



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 125]

नई दिल्ली, सोमवार, मई 6, 2013/वैशाख 16, 1935

No. 125]

NEW DELHI, MONDAY, MAY 6, 2013/VAISAKHA 16, 1935

महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण

आधिसचना

मुंबई, 30 अप्रैल, 2013

सं. टीएमपी/5/2013-केपीटी.—महापतन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा सलग्न आदेशानुसार, अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए महापतनों में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में निर्माण, परिचालन तथा हस्तांतरण पर ओल्ड कांडला में लिविंग कार्गो के प्रहस्तन तथा शिप बंकरिंग के लिए विकसित की जाने वाली तेल जेट्टी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कांडला पतन न्यास से प्राप्त हुए प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/5/2013-केपीटी

कांडला पतन न्यास

आवेदक

कारम

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्षा
- (ii) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)

आदेश

(फरवरी, 2013 के 22वें दिन पारित)

यह मामला निर्माण, परिचालन तथा हस्तांतरण (वीओटी) आधार पर ओल्ड कांडला में लिविंग कार्गो के प्रहस्तन तथा शिप बंकरिंग के लिए विकसित की जा रही तेल जेट्टी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कांडला पतन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. केपीटी ने शुरू में अपने पत्र दिनांक 27 दिसम्बर, 2012 द्वारा विषय प्रस्ताव दाखिल किया था। चूंकि केपीटी के प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर, 2012 को मसौदा प्रस्ताव बताया गया था और चूंकि केपीटी ने उन उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों की सूची अप्रेपित नहीं की थी जिनसे संदर्भित प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया जाना होता है, इसलिए हमने हमारे पत्र दिनांक 3 जनवरी, 2013 द्वारा केपीटी से अनुरोध किया था कि उन उपयोक्ताओं/लघुसूचीयित बोलीदाताओं अथवा भावी आवेदकों की संपर्क व्यारों के साथ सूची भेजें जिनके साथ विचार-विमर्श किया जाना है। इसके अलावा, केपीटी ने उक्त प्रस्ताव में, इस प्राधिकरण से यह देखने का अनुरोध किया था कि क्या पट्टा किराये की उल्टी गणना पद्धति द्वारा गणना किए जाने की जरूरत है जैसा इस प्राधिकरण द्वारा नमक भूखंडों के लिए पट्टा किरायों के संशोधन के प्रस्ताव में किया गया है। इसलिए, हमारे पत्र दिनांक 3 जनवरी, 2013 में, केपीटी से अनुरोध किया गया था कि सफल बोलीदाता को आवेदित की जाने वाली भूमि की श्रेणी के आधार पर अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.5.4 के अनुसार अपनी किराया अनुसूची के अनुसार यथा लागू पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क को लेखा में लेते हुए अपना फाइनल प्रस्ताव भेजे।

3.1. इस संबंध में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 4 जनवरी, 2013 द्वारा भावी आवेदकों की सूची भेजी थी और अनुरोध किया था कि यह प्रस्ताव केपीटी के दरमान एवं टैक फार्म विकास के लिए हाल ही में भूमि नीलामी में प्राप्त हुए उच्चतम स्वीकृत टैंडर कीमतों के अनुसार पटटा किरायों पर विचार करते हुए तैयार किया गया है महापत्तन न्यासों के लिए भूमि नीति, 2010 के अनुसार लाइसेंस शुल्कों पर विचार किया है।

3.2. लाइसेंस शुल्क के संबंध में, यह देखा गया था कि टैक फार्म विकास के लिए हाल ही में भूमि नीलामी में प्राप्त बताए गए उच्चतम स्वीकृत टैंडर मूल्यों के अनुसार केपीटी द्वारा पटटा किरायों पर विचार अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.5.4 के अनुसार दिखाई नहीं दिया था। चूंकि हम इस स्थिति में नहीं होगे कि केपीटी की किराया अनुसूची में निर्धारित पटटा किरायों के अलावा, टैक फार्म विकास के लिए हाल ही में नीलाम की गई भूमि से प्राप्त बताई गई उच्चतम स्वीकृत टैंडर मूल्यों के आधार पर लाइसेंस शुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत द्विटिकोण पर विचार करने की स्थिति में नहीं होगा, इसलिए हमने हमारे पत्र दिनांक 15 जनवरी, 2013 द्वारा केपीटी से अनुरोध किया था कि रियायतप्राप्तकर्ता को आवंटित किए जाने वाले भूखंडों के लिए अपनी किराया अनुसूची के अनुसार यथा लागू लाइसेंस शुल्क को लेखा में लेते हुए अपना प्रस्ताव तैयार करे।

3.3. इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 / 19 जनवरी, 2013 द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। केपीटी द्वारा अपने अग्रेषण पत्र में किए गए निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) टीएएमपी के पत्र दिनांक 15 जनवरी, 2013 के संदर्भ में, यह स्पष्ट किया गया है कि भूमि नीति के पैरा सं. 4 में कहा गया है कि 'उक्त नीति, जहां कहीं प्रासारिक हो, सभी बीओटी परियोजनाओं पर भी लागू होगी'। तदनुसार, सफल बीओटी परिचालक को आवंटित की जाने वाली भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क टैक फार्म विकास के लिए हाल ही में हुई नीलामी में प्राप्त हुए उच्चतम स्वीकृत टैंडर मूल्य पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है।
- (ii) भूमि नीति के खंड सं. 6.3(2) में विनिर्विष्ट किया गया है कि रिजर्व कीमत निर्धारित करते समय तथा आवंटन के समय, भूमि आवंटन समिति निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखेगी:

 - (क) प्रचलित एसओआर।
 - (ख) समान लेनदेनों के लिए तुलनीय पत्तन भूमि का स्वीकृत किया गया टैंडर मूल्य।

- (iii) अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड सं. 3.5.4 विनिर्विष्ट करता है कि 'लाइसेंस शुल्क को अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में संबद्ध पत्तन के दरमान में निर्धारित दर के अनुसार लिया जाना चाहिए'। यह खंड भूमि नीति के पैरा सं. 4 के साथ अस्थिर है। इसलिए, अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 और भूमि नीति, 2010 के बीच अस्थिरता है।
- (iv) इस संबंध में, टीएएमपी की अधिसूचना सं. 169 दिनांक 17 अगस्त, 2010 में उल्लेख किया गया है कि 'लाइसेंस शुल्कों तथा पटटा किरायों के मौजूदा दरमान /अनुसूची में निर्धारित सभी शर्तें/नोट उस सीमा तक लागू होंगी जहां तक सरकार द्वारा 13 जनवरी, 2011 को घोषित भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 में निर्धारित शर्तों के साथ अस्थिरता नहीं हो। असहमति की स्थिति में, महापत्तन न्यासों के लिए भूमि नीति, 2010 में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रचलित होंगी।'
- (v) उपर्युक्त पर विचार करते हुए, केपीटी ने भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 के खंड सं. 6.3 (2) के अनुसार नीलामी को लेखा में लेते हुए विषय बीओटी परियोजना की भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क सही निर्धारित किए गए हैं।
- (vi) तथापि, टीएएमपी द्वारा अपने पत्र दिनांक 15 जनवरी, 2013 द्वारा यथा निदेशित, अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 3.5.4 के अनुसार, लाइसेंस शुल्क संबंधी गणनाएं केपीटी दरमान—अध्याय VI श्रेणी जी के अनुसार भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क पर विचार करते हुए संशोधित किए गए हैं।

4. केपीटी ने प्रस्ताव के साथ संशोधित साध्यता रिपोर्ट भी भेजी है। केपीटी के प्रस्ताव दिनांक 18 / 19 जनवरी, 2013 की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

- (i) मौजूदा तेल टर्मिनलों पर दबाव कम करने के लिए तथा अतिरिक्त लिविंग कार्गो केटर करने के लिए, केपीटी ने ओल्ड कांडला में मौजूदा तेल जेटटी सं. 1 के सभीप कार्गो प्रहस्तन सुविधा तथा शिप ब्रोकिंग टर्मिनल विकसित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित सुविधा उच्चतर डीडब्ल्यूटी के पोतों को केटर करने में समर्थ होगा। उपलब्ध करवाए जाने वाले बैक अप क्लैप के लिए भूमि 5.5 हैवटेयर (बंकर टैक फार्म के लिए 1 हैवटेयर सहित) है।
- (ii) प्रस्तावित तेल जेटटी सुविधा सभी प्रकार के लिविंग कार्गो अर्थात् पीओएल, वनस्पति तेल, अमोनिया, फास्फोरिक एसिड आदि के प्रहस्तन के लिए प्रयोग की जाएगी। प्रस्तावित सुविधा को शुरू करने से कांडला पत्तन की लिविंग कार्गो प्रहस्तन क्षमता में 3.39 एमएमटीपीए और कांडला पत्तन की कुल क्षमता बढ़कर 11.39 एमएमटीपीए हो जाएगी।
- (iii) बीओटी परिचालक प्रस्तावित परियोजना के लिए निम्नलिखित विकास गतिविधियों को चलाएगा:

 - (क) पाइल फाउंडेशन पर 300 मी. X 15 मी. के घाट का निर्माण।
 - (ख) पाइल फाउंडेशन पर अन्य सिविल ढांचों का निर्माण जैसे अप्रोच ब्रिज, जेटटी तथा अप्रोच ब्रिज के बीच संपर्क प्लेटफार्म, क्रू ऑफिस, हाइ मस्त लाइटिंग टावर, फायर हाउस।
 - (ग) ईंधन प्राप्त करने के साथ-साथ आपूर्ति करने के लिए पाइपलाइन संपर्क वाली 132000 केएल की कुल भंडारण क्षमता के साथ भंडारण टैक फार्म।
 - (घ) पाइपलाइन के साथ जुड़ी 32500 केएल की कुल भंडारण क्षमता के साथ बंकर भंडारण टैक।
 - (ङ) स्टोरेज टैक फार्म में अग्निशमन सुविधाएं, जल छिकाव प्रणाली, कंक्रीट भुगतान, प्रयोगशाला जांच सुविधा आदि।
 - (च) अस्थायी कस्टम फैसिंग दीवार उपलब्ध करवाना।
 - (छ) लिविंग स्टोरेज टैक फार्म तक अप्रोच के पीछे स्फार्ट पैविंग।
 - (ज) विद्युतीकरण कार्य।

- (झ) गेट कार्यालय तथा सुरक्षा जांच।
- (ज) बैंकअप क्षेत्र का विकास
- लिविड कार्गो के भंडारण के लिए टैंकों का विकास।
 - स्थायी बाहरी दीवार का निर्माण।
 - तेल जेटटी से टैंक फार्म तक पाइपलाइनों की आपूर्ति।
 - टैंक फार्म के भीतर पाइपिंग नेटवर्क।
 - टैंक ट्रक लोडिंग रैक तथा पम्पिंग
 - उत्पाद प्रयोगशाला।
 - अग्निशमन प्रणाली उपलब्ध करवाना।
 - विद्युतीकरण कार्य।
 - कार्यालय दीवार तथा सुरक्षा केबिन का निर्माण।
 - उच्च क्षमता नए धर्म कांटे।
- (ट) जेटटी के समीप भारी निकर्षण तथा अनुरक्षण निकर्षण।
- उपर्युक्त गतिविधियां चलाने के अलावा, बीओटी परिचालक जेटटी टर्मिनल में कार्गो प्रहस्तन परिचालन करने के लिए मरीन लदाई/उत्तराई उपलब्ध करवाएगा।
- (iv). सर्वोत्तम क्षमता:
- प्रस्तावित सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता टीएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर परिणामित की गई है जो लिविड टर्मिनलों की सर्वोत्तम क्षमता की गणना करते समय निम्नलिखित कारकों की गणना करती है –
- (क) प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो का प्रकार।
 - (ख) कार्गो मिश्रण अनुपात (अर्थात् कांडला पत्तन में पिछले पांच वर्षों प्रहस्तित लिविड कार्गो के आंकड़ों पर विचार करते हुए निर्धारित प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी और टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार कार्गो की प्रहस्तन दर।)
 - (ग) प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो का आकार
- प्रस्तावित तेल जेटटी के लिए सर्वोत्तम क्षमता की गणना नीचे दी गई है:-

	मूल्य	इकाई
प्रहस्तन दर पीओएल	1000	टन /घंटा
प्रहस्तन दर अन्य लिविड	300	टन /घंटा
एक दिन में प्रचालन घंटे	24	घंटे
कार्गो प्रहस्तन अनुपात (कांडला पत्तन पर पिछले पांच वर्षों में प्रहस्तित लिविड कार्गो के अनुसार)		
पीओएल	36.12%	
अन्य लिविड	63.88%	
कार्गो प्रहस्तन दर प्रतिदिन		
पीओएल	24000	टन /दिन
अन्य लिविड	7200	टन /दिन
टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता (लदाई कारक 70 प्रतिशत)	3389827.93	एमटीपीए
सर्वोत्तम क्षमता	3.39	एमएमटीपीए

केपीटी ने कहा है कि टीएमपी दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि परियोजना के परिचालन के लिए राजस्व अपेक्षाएं कूल परिचालन लागत के समेशन रूप तथा नियोजन पूँजी पर प्रतिलिप्त रूप में निर्धारित की जानी है। तथापि, चूंकि बीओटी परिचालक द्वारा चलाए जाने के लिए परिकल्पित कोई विविध गतिविधि नहीं है, इसलिए उसके लिए कोई पृथक प्रभार आवंटित नहीं किया गया है और कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए ही 100 प्रतिशत वसूली का प्रस्ताव किया गया है।

- (v) पूँजी लागत:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	पूंजी लागत अनुमान
(क)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	
(i)	सिविल लागत – बर्थ लागत तथा निकर्षण लागत अतिरिक्त ^{अस्थायी फैसिंग दीवार (बारड वायर)} ^{अनुषंगी सिविल अवरसंरचना सुविधाएं} ^{डीपीआर तैयारी तथा पर्यावरणीय अध्ययन} ^{अप्रोच ब्रिज (आकार: 450 मी. x 10 मी.)} ^{अप्रोच ब्रिज संपर्क प्लेटफार्म^(आकार : 114 मी. x 10 मी.)} ^{फायर हाउस (आकार: 10 मी. x 15 मी.)} ^{एचएमटी (आकार: 7 मी. x 7 मी.)} ^{क्रू कार्यालय (आकार: 12 मी. x 10 मी.)}	0.16 10.00 2.00 18.61 5.79 1.33 2.25 0.81
	विविध लागत	2.05
(i) का योग		43.00
(ii)	लिकिंड कार्गो प्रहस्तन गतिविधि : उपस्कर लागत ^{मरीन लदाई तथा उतराई आर्म} ^{पाइपलाइन लागत जेटटी टर्मिनल से टैंक फार्म^(लम्बाई: लगभग 1.25 कि.मी.)} ^{पाइपलाइन कार्यों के लिए अन्य अनुषंगी मर्दे @ 15%} ^{पाइपलाइन लागत जेटटी टर्मिनल से बंकर स्टोरेज फार्म^(लंबाई: लगभग 1.00 कि.मी.)} ^{पाइपलाइन कार्यों के लिए अन्य अनुषंगी मर्दे @ 15%} विविध लागत	12.00 26.34 3.95 7.55 1.13 2.55
	(ii) का योग	53.52
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत [(i) + (ii)]	96.52
(ख)	बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत	
(i)	5 सं. बर्थिंग डॉल्फिन (आकार: 24 मी. x 15 मी.)	23.15
(ii)	4 सं. संपर्क प्लेटफार्म (आकार: 45 मी. x 15 मी.)	13.31
(iii)	भारी निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी परिचालक के लिए (मात्रात्मक निकर्षण) के लिए परिशोधित	12.20
(iv)	250 टन बालाड	0.50
(v)	3 सैल फेन्डर	2.03
(vi)	सीढ़ी	0.03
(vii)	विविध लागत	2.56
	बर्थ के निर्माण के लिए कुल पूंजी लागत	53.77
(ग)	लिकिंड भंडारण सुविधा के लिए पूंजी लागत	
(i)	पीओएल की पूंजी लागत / अन्य लिकिंड भंडारण गतिविधि	

क्र.सं.	विवरण	पूँजी लागत अनुमानन
(क)	सिविल लागत	
	टैंक फार्म के विकास के लिए सिविल लागत (मौजूदा भूमि वापसी के लिए अपफ्रेंट मूल्य के रूप में ₹ 0 1.34 करोड़ शामिल हैं)	37.87
	बाहरी दीवार	2.49
	भवन, सीवरेज, जल आपूर्ति आदि	4.74
	विविध प्रभार	2.26
(छ)	अभियांत्रिक लागत	
	टैंक फार्म के विकास के लिए अभियांत्रिक लागत	8.89
	अग्निशमन उपकरण	7.06
	विविध प्रभार	0.80
	पीओएल की कुल पूँजी लागत/अन्य लिकिवड भंडारण गतिविधि (क) + (छ)	64.09
(ii).	बंकर इंधन भंडारण टैंक फार्म भंडारण गतिविधि :	
(ग)	सिविल लागत	
	बंकर टैंक फार्म के विकास के लिए सिविल लागत	7.66
	बाहरी दीवार	1.11
	भवन, सीवरेज, जल आपूर्ति आदि	4.74
	विविध प्रभार	0.68
(घ)	अभियांत्रिक लागत	
	बंकर टैंक फार्म के विकास के लिए अभियांत्रिक लागत	2.53
	अग्निशमन उपकरण	1.93
	विविध प्रभार	0.22
	बंकर इंधन भंडारण गतिविधि की कुल पूँजी लागत (ग) + (घ)	18.87
	भंडारण सुविधा की कुल पूँजी लागत (i) + (ii)	82.96
	परियोजना की कुल पूँजी लागत	233.25

(vi). परियोजना लागत:

(क). परिचालन लागत बर्थ निर्कषण अतिरिक्त:

वस्तु	गणनाएँ	₹ करोड़ों में
बिजली उपभोग	0.99 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ ₹ 9.8 प्रति इकाई	0.23
मरम्मत तथा अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्तियां)	₹ 0 43.00 करोड़ का 1%	0.43
मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियां)	₹ 0 53.52 करोड़ का 2%	1.07
बीमा	₹ 0 96.52 करोड़ का 1%	0.97
मूल्यहास सिविल	₹ 0 43.00 करोड़ का 3.34%	1.44
मूल्यहास अभियांत्रिक	₹ 0 12.60 करोड़ का 10.34%	1.30

मूल्यवास अभियांत्रिक (पाइपलाइन)	₹0 40.92 करोड़ का 13.91%	5.69
अद्यतन भूमि पट्टा लाइसेंस नीति के अनुसार लाइसेंस शुल्क (पानी) (300*15) अर्थात् भूमि पट्टा दरों का 50%	13110 X ₹0 19.97 X 12	0.31
अन्य व्यय	₹0 55.60 करोड़ का 1%	0.56
	योग	12.00

(ख). वर्ष की परिचालन लागतः

वस्तु	गणनाएँ	₹0 करोड़ों में
सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत तथा अनुरक्षण	₹0 41.57 करोड़ का 1%	0.42
मूल्यवास	₹0 53.77 करोड़ का 3.34%	1.80
बीमा	₹0 53.77 करोड़ का 1%	0.54
अनुरक्षण निकर्षण	₹0 12.20 करोड़ का 10%	1.22
	योग	3.97

(ग). भंडारण क्षेत्र की प्रचालन लागत – पीओएल भंडारण क्षेत्रः

वस्तु	गणनाएँ	₹0 करोड़ों में
बिजली उपभोग	(4.5 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वर्ष @ ₹0 9.8 प्रति इकाई	1.06
मरम्मत तथा अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्तियों)	₹0 47.36 करोड़ 1.00%	0.47
मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियों)	₹0 16.47 करोड़ का 2.00%	0.33
बीमा	₹0 64.09 करोड़ का 1.00%	0.64
मूल्यवास सिविल	₹0 47.36 करोड़ का 3.34%	1.58
मूल्यवास अभियांत्रिक	₹0 7.41 करोड़ का 10.34%	0.77
मूल्यवास भंडारण टैंक तथा पाइपलाइन	₹0 9.33 करोड़ का 13.91%	1.30
लाइसेंस शुल्क (भूमि)	54900 X ₹0 39.94 X 12 माह	2.63
अन्य व्यय	₹0 56.88 करोड़ का 1%	0.57
	योग	9.35

(घ). भंडारण क्षेत्र की परिचालन लागत – बंकर ईंधन भंडारण क्षेत्रः

वस्तु	गणनाएँ	₹0 करोड़ों में
बिजली उपभोग	1 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ ₹0 9.8 प्रति इकाई	0.24
मरम्मत तथा अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्तियों)	₹0 14.19 करोड़ का 1.00%	0.14
मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियों)	₹0 4.68 करोड़ का 2.00%	0.09
बीमा	₹0 18.87 करोड़ का 1.00%	0.19
मूल्यवास सिविल	₹0 14.19 करोड़ का 3.34%	0.47
मूल्यवास अभियांत्रिक	₹0 2.02 करोड़ का 10.34%	0.21
मूल्यवास भंडारण टैंक तथा पाइपलाइन	₹0 2.66 करोड़ का 13.91%	0.37
लाइसेंस शुल्क (भूमि)	10000 X ₹0 39.94 X 12 माह	0.48

अन्य व्यय	रु 16.84 करोड़ का 1%	0.17
योग		2.36

- (vii). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर 16 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है।
(viii). तदनुसार, राजस्व अपेक्षा का निम्नवत् अनुमान लगाया गया है:

(रु 0 करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए	बर्थ किराये के लिए	भंडारण सुविधा के लिए	
				पीओएल तथा अन्य लिविड	बंकर ईधन
(i).	आरओसीई @ 16%	15.44	8.60	10.25	3.02
(ii).	परिचालन लागत	12.00	3.97	9.35	2.36
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	27.44	12.57	19.61	5.38

- (ix). अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफंट प्रशुल्क नीचे दिया गया है:-

(क). बर्थ किराया प्रभार:

विदेशी पोत	तटीय पोत
रु 0.53 प्रति जीआरटी प्रति घंटा	रु 0.32 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

	विदेशी पोत	तटीय पोत
बंकर ईधन तथा अन्य पीओएल	रु 32.51/मी.ट.	रु 32.51/मी.ट.
अन्य लिविड	रु 112.87/मी.ट.	रु 67.72/मी.ट.

(ग). भंडारण प्रभार:

लिविड टैंक फार्म	रु 6.46/टन /दिन
बंकर ईधन टैंक फार्म	रु 7.20/टन /दिन
लिविड भंडारण के लिए मासिक किराये प्रभारित करने की मौजूदा बाजार पद्धति पर विचार करते हुए, मासिक किराया दरें भी महीने में 30 दिनों से गुणा करते हुए प्रस्तावित किया जा सकता है।	
लिविड टैंक फार्म	रु 193.78 /टन/माह
बंकर ईधन टैंक फार्म	रु 215.90 /टन/माह

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा भावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। कुछ उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां केपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। केपीटी ने कुछ उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों की टिप्पणियों का जवाब दिया है।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 1 फरवरी 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था कि अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे। केपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 5 फरवरी 2013 द्वारा जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केपीटी द्वारा प्रेषित तदनुरूपी जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब																				
(क).	सामान्य:																					
(i).	प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि आबंटी को आबंटित करने के लिए कितना वाटरफंट तथा भूमि क्षेत्र प्रस्तावित किया गया है। केपीटी आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र (भूमि तथा वाटरफंट) के अलग-अलग व्योरे भेजे। भंडारण तथा अनुषंगी सुविधा के रूप में भूमि का संवितरण भी भेजें।	<p>कुछ छूट गई अनुषंगी सुविधाओं के लिए भूमि क्षेत्र शामिल करने की वजह से मामूली शोधन के साथ भूमि का संवितरण नीचे दिया गया है।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>मद</th> <th>एल</th> <th>बी</th> <th>वर्ग मी.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>जेटटी</td> <td>300</td> <td>15</td> <td>4500</td> </tr> <tr> <td>दृष्टिकोण</td> <td>450</td> <td>10</td> <td>4500</td> </tr> <tr> <td>जेटटी तथा पहुंचमार्ग के बीच</td> <td>114</td> <td>10</td> <td>1140</td> </tr> <tr> <td>संपर्क प्लेटफार्म</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	मद	एल	बी	वर्ग मी.	जेटटी	300	15	4500	दृष्टिकोण	450	10	4500	जेटटी तथा पहुंचमार्ग के बीच	114	10	1140	संपर्क प्लेटफार्म			
मद	एल	बी	वर्ग मी.																			
जेटटी	300	15	4500																			
दृष्टिकोण	450	10	4500																			
जेटटी तथा पहुंचमार्ग के बीच	114	10	1140																			
संपर्क प्लेटफार्म																						

		<p>टैंक फार्मों के लिए बैक अप क्षेत्र 55000 फायर हाउस 15 10 150 एचएमटी – 2 सं. 7 7 98 क्रू कार्यालय 12 10 120 कुल भूमि क्षेत्र 65508</p> <p>जल क्षेत्र (जेटटी लम्बाइ * पोत बीम * 1.15 आईएस कोड के अनुसार)</p> <p>केपीटी का प्रस्ताव क्षेत्र में मामूली सुधार के अनुसार संशोधित किया गया है।</p>																																			
(ii).	केपीटी यह पुष्टि करे कि क्या भूमि का प्रस्तावित आबंटन पत्तन की भूमि प्रयोग योजना के अनुसार है।	हाँ। यह पुष्टि की गई है।																																			
(ख)	सर्वोत्तम क्षमता:																																				
(i).	केपीटी का प्रस्ताव प्रस्तावित लिकिड कार्गो जेटटी में “ईंधन तथा पीओएल बंकरिंग” और “अन्य लिकिडों” के प्रहस्तन के लिए है। केपीटी ने लिकिड टर्मिनल बर्थ के लिए 2008 के अपक्रंत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र अंगीकृत करते हुए 70 प्रतिशत उत्पयोगिता पर 33,89,828 टन प्रतिवर्ष पर प्रस्तावित लिकिड कार्गो जेटटी की सर्वोत्तम बर्थ क्षमता निर्धारित की है। ऐसा करते समय, केपीटी ने “ईंधन तथा पीओएल बंकरिंग” के लिए 1000 टन/घंटा और “अन्य लिकिडों” के लिए 300 टन/घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। इस संबंध में, केपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-																																				
	(क). यह प्रतीत होता है कि बंकर ईंधन लिकिड ईंधन का एक प्रकार है जिसे आंशिक रूप से कच्चे तेल से अलग किया गया है और अन्य पेट्रोलियम उत्पादों की तुलना में, पूरी तरह कच्चा तेल है। इस संदर्भ में, बंकर ईंधन के लिए 1000 टन/घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार करने का औचित्य बताएं, जब दिशानिर्देश कच्चे तेल के लिए 5000 टन/घंटा का मानक निर्धारित करते हैं।	बंकर ईंधन लिकिड मर्दों के पीओएल समूह के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। इसके अलावा, टीएमपी दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 5000 टन/घंटा दर विशेष रूपसे केवल कच्चे तेल के लिए है। इसलिए, इसे बंकर ईंधन के लिए सुविचारित नहीं किया जा सकता। इसके अलावा, बंकर ईंधन बार्जों के माध्यम से बीच समुद्र में जलयानों को आपूर्ति करने के लिए प्रहस्तित किया जाएगा। इस प्रकार, सुविचारित दर उपयुक्त है। (व्यानाकर्ण के लिए टिप्पणी:- प्रहस्तन दर परियोजना सुविधा में बंकरों के प्रहस्तन के लिए है न कि बार्जों के माध्यम से बीच समुद्र में पोतों प्रहस्तन के लिए)। पीओएल उत्पाद कच्चे तेल अलग करते हुए लिए गए हैं, परन्तु इसके लिए, टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार इसकी प्रहस्तन दर 1000 टन/मी ³ है।																																			
	(ख). पिछले 3 वर्षों के दौरान “बंकरिंग ईंधन” के लिए पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर।	आयातित बंकर ईंधन पीओएल कार्गो के हिस्से हैं। इसलिए, पीओएल की दर इसके लिए सुविचारित की जा सकती है।																																			
	(ग). पिछले 3 वर्षों के दौरान “पीओएल तथा अन्य लिकिडों” के लिए पत्तन द्वारा अलग-अलग अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर।	<p>पिछले तीन वर्षों के दौरान पीओएल तथा अन्य लिकिडों के लिए पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर इसके साथ संलग्न की गई है।</p> <p>कांडला में प्रहस्तित लिकिड यातायात दर्शाता विवरण और औसत जीआरटी/डीडब्लूटी</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>प्रकार</th> <th>वर्ष 2009-10</th> <th>% हिस्से दारी</th> <th>वर्ष 2010-11</th> <th>% हिस्से दारी</th> <th>वर्ष 2011-12</th> <th>% हिस्से दारी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क) लिकिड यातायात</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>विदेशी यातायात (मी. में)</td> <td>9149604</td> <td>84.95</td> <td>8467495</td> <td>82.07</td> <td>8088233</td> <td>83.72</td> </tr> <tr> <td>तटीय यातायात (मी. में)</td> <td>1621207</td> <td>15.05</td> <td>1738060</td> <td>17.03</td> <td>1572522</td> <td>16.28</td> </tr> <tr> <td>कांडला में कुल लिकिड</td> <td>10770811</td> <td>100</td> <td>10205555</td> <td>100</td> <td>9660755</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	प्रकार	वर्ष 2009-10	% हिस्से दारी	वर्ष 2010-11	% हिस्से दारी	वर्ष 2011-12	% हिस्से दारी	क) लिकिड यातायात							विदेशी यातायात (मी. में)	9149604	84.95	8467495	82.07	8088233	83.72	तटीय यातायात (मी. में)	1621207	15.05	1738060	17.03	1572522	16.28	कांडला में कुल लिकिड	10770811	100	10205555	100	9660755	100
प्रकार	वर्ष 2009-10	% हिस्से दारी	वर्ष 2010-11	% हिस्से दारी	वर्ष 2011-12	% हिस्से दारी																															
क) लिकिड यातायात																																					
विदेशी यातायात (मी. में)	9149604	84.95	8467495	82.07	8088233	83.72																															
तटीय यातायात (मी. में)	1621207	15.05	1738060	17.03	1572522	16.28																															
कांडला में कुल लिकिड	10770811	100	10205555	100	9660755	100																															

		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">ख). औंसत प्रहस्तन दर (पी. मै)</th></tr> <tr> <th></th><th>वर्ष 2009-10</th><th>वर्ष 2010-11</th><th>वर्ष 2011-12</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i). पीओएल</td><td>16463</td><td>11286</td><td>11910</td></tr> <tr> <td>ii). अन्य लिविंड</td><td>6856</td><td>7104</td><td>6642</td></tr> <tr> <td>iii). खाद्य तेल</td><td>5819</td><td>5902</td><td>6777</td></tr> <tr> <td>iv). फार्म / अमोनिया</td><td>19964</td><td>23626</td><td>13694</td></tr> </tbody> </table>	ख). औंसत प्रहस्तन दर (पी. मै)					वर्ष 2009-10	वर्ष 2010-11	वर्ष 2011-12	i). पीओएल	16463	11286	11910	ii). अन्य लिविंड	6856	7104	6642	iii). खाद्य तेल	5819	5902	6777	iv). फार्म / अमोनिया	19964	23626	13694
ख). औंसत प्रहस्तन दर (पी. मै)																										
	वर्ष 2009-10	वर्ष 2010-11	वर्ष 2011-12																							
i). पीओएल	16463	11286	11910																							
ii). अन्य लिविंड	6856	7104	6642																							
iii). खाद्य तेल	5819	5902	6777																							
iv). फार्म / अमोनिया	19964	23626	13694																							
(ii).	केपीटी ने “बंकरिंग ईंधन तथा पीओएल” के लिए 36.12 प्रतिशत और “अन्य लिविंडों” के लिए 63.88 प्रतिशत की प्रतिशत हिस्सेदारी का अनुमान लगाते हुए तेल जेटटी की सर्वोत्तम क्षमता परिकलित की है। इस संबंध में, पिछले तीन वर्षों के दौरान केपीटी में प्रत्येक कार्गो अर्थात् बंकर ईंधन, पीओएल तथा अन्य लिविंडों की वास्तविक प्रतिशत हिस्सेदारी भेजें। 36.12 प्रतिशत तथा 63.88 प्रतिशत की हिस्सेदारी के लिए आधार भी भेजें।	कार्गो हिस्सेदारी प्रतिशतताएं अर्थात् “बंकर ईंधन सहित पीओएल” और “अन्य लिविंड” के लिए क्रमशः 36.12 प्रतिशत और 63.88 प्रतिशत 2005-06 से 2009-10 के दौरान कांडला में लिविंड कार्गो आयातों तथा निर्यातों के आधार पर परिवर्तित किए गए हैं।																								
(iii).	केपीटी तत्संबंधी कार्गो के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दरों को तर्कसंगत ठहराने के लिए भंडारण टैक फार्म से/को विभिन्न लिविंड कार्गो के परिवहन के लिए संस्थापित किए जाने हेतु प्रस्तावित पाइपलाइनों की क्षमता के ब्योरे भेजें। केपीटी तत्संबंधी कार्गो के पाइपलाइन आकारों तथा प्रहस्तन दरों के बीच के संबंध को भी स्थापित करें।	10” तथा 12” के परिमापों वाले पाइपलाइनों के विभिन्न आकार खाद्य तेलों, अमोनिया, फास्फोरिक ऐसिड, अन्य आदि सहित विभिन्न प्रकार के पीओएल तथा अन्य लिविंडों के परिवहन के लिए सुविचारित किए गए हैं, परिकलित पाइपलाइनों की क्षमता प्रहस्तित की जाने वाली वस्तुओं की प्रहस्तन दरों के अनुरूप है।																								
(iv).	पाइपलाइन के संदर्भ में, पत्तन प्रमाणित करे कि प्रस्ताव में इसके द्वारा सुविचारित आयाम सर्वोत्तम हैं और उसमें कोई और सुधार नहीं है, जो प्रहस्तन दर पर प्रभाव हो सकता है, तकनीकी कारणों से संभव होगा। पत्तन यह भी स्पष्ट करे कि क्या रियायत करार पाइपलाइन के आयामों को स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करेगा जो बीओटी प्रचालक द्वारा संशोधित नहीं किए जा सकते।	सुविचारित पाइपलाइन आयाम निर्धारित की गई प्रहस्तन दरों तथा सर्वोत्तम क्षमता के अनुरूप है। रियायत करार पाइपलाइनों की न्यूनतम अपेक्षाओं के बारे में बताता है और प्रहस्तन दरों तथा परियोजना की सर्वोत्तम क्षमता के अनुरूप है।																								
(v).	हालांकि भंडारण यार्ड क्षमता दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित नहीं है, यह प्रतीत होता है कि भंडारण क्षेत्र की क्षमता का इस मामले में पत्तन द्वारा सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता पर प्रभाव पड़ सकता है। अतः केपीटी गणनाओं के साथ भंडारण यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता परिकलित और प्रेषित करें। भंडारण टैक फार्म तथा बंकर भंडारण टैक के लिए क्षमता रूप में क्रमशः सुविचारित 132,000 केएल तथा 32,500 केएल के आधार भेजें।	भंडारण टैक फार्म क्षमताएं ब्याज की अभिव्यक्ति के माध्यम से उपयोक्ताओं/उद्योग विशेषज्ञों के सुझाव के आधार पर सुविचारित की गई थीं। सुविचारित क्षमताएं उनके सुझावों से सुविचारित उपयुक्त स्तर हैं। इन मानक क्षमताओं के सर्वोत्तम उपयोग के लिए टर्नओवर अनुपात लगभग 30 गुणा/वार्षिक परिगणित होता है। यह प्रचलित बाजार डायनमिक्स के अनुसार है। टर्नओवर अनुपात की गणना:- $\text{टर्नओवर अनुपात} = (3.39 \text{ एमएमटीपीए}) / (164500 * 0.9 * 70\%)$ $= 32.71 \text{ गुणा। इसलिए, 12 दिनों का विराम समय। यह मार्केट डायनमिक्स के अनुसार है।}$																								
(ग).	पूँजी लागत:																									
(i).	हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखित दरों के संदर्भ को लिया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। अतः केपीटी दर अनुसूची भेजे जिसके आधार पर इसने अपने पूँजी लागत अनुमान में दरों को अंगीकृत किया है।	दर अनुसूची की प्रति प्रेषित की गई है। (उक्त दस्तावेज संलग्न किया नहीं पाया गया था। तथापि, हमारे अनुरोध पर, केपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 14 फरवरी, 2013 द्वारा दर अनुसूची भेजी थी।)																								
(ii).	दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने कहा है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमान में सुविचारित दरें प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	प्रचलित बाजार दरों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजे गए हैं।																								

(iii).	दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ स्पष्ट करें।	'आरएए' अर्थात् "दर विश्लेषण संलग्न"																																																																																																																																												
(iv).	लिक्विड कार्गो प्रहस्तन गतिविधि: केपीटी ने अस्थायी फैसिंग दीवार (₹0 0.16 करोड़), अनुषंगी सिविल अवसंरचना सुविधाओं (₹0 10 करोड़) के मामले में दर विश्लेषण तथा मरीन लदाई की पूँजी लागत और अनलोडिंग आर्म (₹0 12 करोड़) के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे गए प्रतीत होते हैं। केपीटी अपेक्षित ब्योरे/दस्तावेज प्रेषित करें।	अस्थायी फैसिंग दीवार के लिए दर विश्लेषण भेजा गया है। इसके अलावा, अनुषंगी सिविल अवसंरचना सुविधाओं का अनुमान एकमुश्त आधार पर लगाया गया है। मरीन लदाई उत्तराई आर्म के संबंध में, कोटेश्वरों को देखा गया था। तथापि, हमें तैयार किए गए बजट आंकड़ों के साथ पक्षों से जवाब नहीं मिला था क्योंकि विशिष्ट लिक्विड घटकों के तकनीकी विशिष्टाओं और विस्तृत डिजाइन विश्लेषण की जरूरत है। इस प्रकार, इस रिथित में, उद्धरण प्राप्त नहीं किए जा सके थे और इसलिए, हमने उद्योग उपयोक्ताओं/अंशधारियों के साथ चर्चाओं में सुझाए गए स्तर के आधार पर अनुमानों पर विचार किया था।																																																																																																																																												
(v).	बर्थ:																																																																																																																																													
	(क). (i). केपिटल निकर्षण के संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निकर्षित किए जाने के लिए प्रस्तावित सिल्ट की मात्रा और निकर्षण की इकाई दर भेजे। निकर्षण की इकाई दर को दस्तावेजी प्रमाण के साथ प्रमाणित करें। (ii). यह दिखाई देता है कि केपिटल निकर्षण लागत का हिस्सा बीओटी प्रचालक को प्रभाजित करने का प्रस्ताव किया गया है। इस अनुपात में कोई स्पष्टता नहीं है। केपीटी स्पष्ट करें।	(i). केपिटल निकर्षण के लिए लागत अनुमान प्रेषित किए गए दस्तावेजों के अनुसार है। पत्तन द्वारा प्रेषित दस्तावेज से, यह देखा गया है कि निकर्षित किए जाने के लिए प्रस्तावित सिल्ट की मात्रा ₹0 384/- प्रति घन मी. की दर से 0.3958 मिलियन घन मी. पर अनुमानित की गई है। ₹0 384/- प्रति घन मी. की दर वर्ष 2010 में स्वीकृत किए गए टैंडर के अनुसार बताई गई है। निकर्षण की पूँजी लागत ऊर्ध्वमुखी संशोधित की गई है जोकि निम्नवत् है:- जेटटी के सामने और नेविगेशनल चैनल को इसके पहुंचमार्ग में केपिटल निकर्षण लागत - ₹0 15.20 करोड़ नेविगेशनल चैनल से जीरो पैनल तक ₹0 0.55 करोड़ का समानुपातिक केपिटल निकर्षण लागत। कुल केपिटल निकर्षण ₹0 15.75 करोड़ संशोधित प्रस्ताव में उपर्युक्त शामिल किया गया है। (ii). केपिटल निकर्षण के प्रतिशत रूप में अनुरक्षण निकर्षण आवश्यकता मॉडल अध्ययनों के अनुसार केपीटी द्वारा यथा निर्धारित है।																																																																																																																																												
(छ).	केपीटी पूँजी लागत में सुविचारित 250 बेलार्ड्स, 3 सैल फेन्डर तथा लैडर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण तथा गणनाएं भेजें।	लागत अनुमानों के लिए अपेक्षित दस्तावेजी प्रमाण भेजे गए हैं। <table border="1"> <thead> <tr> <th>श्रेणी</th> <th>प्रहारित त पोतों की सं.</th> <th>एनआरटी</th> <th>जीआरटी</th> <th>डीडब्ल्यूटी</th> <th>आसत जीआरटी</th> <th>आसत डीडब्ल्यूटी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td align="center" colspan="7">वर्ष 2009-10</td> </tr> <tr> <td>उत्पाद</td> <td>147</td> <td>1583608</td> <td>3440492</td> <td>5486386</td> <td>23405</td> <td>37322</td> </tr> <tr> <td>रसायन</td> <td>667</td> <td>3725689</td> <td>7469677</td> <td>120112345</td> <td>11199</td> <td>18010</td> </tr> <tr> <td>खाद्य तेल</td> <td>79</td> <td>545369</td> <td>1104079</td> <td>1764192</td> <td>13976</td> <td>22332</td> </tr> <tr> <td>अन्य</td> <td>78</td> <td>619858</td> <td>1396283</td> <td>2160318</td> <td>17901</td> <td>27696</td> </tr> <tr> <td>याग</td> <td>971</td> <td>6474524</td> <td>13410531</td> <td>21423241</td> <td>13811</td> <td>22063</td> </tr> <tr> <td>कुल जीआरटी/डीडब्ल्यूटी</td> <td>62.60%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td align="center" colspan="7">वर्ष 2010-11</td> </tr> <tr> <td>उत्पाद</td> <td>168</td> <td>1744327</td> <td>3976741</td> <td>6101920</td> <td>23671</td> <td>36321</td> </tr> <tr> <td>रसायन</td> <td>609</td> <td>3458933</td> <td>6967552</td> <td>11177618</td> <td>11441</td> <td>18354</td> </tr> <tr> <td>खाद्य तेल</td> <td>69</td> <td>553586</td> <td>1129636</td> <td>1784479</td> <td>16372</td> <td>25862</td> </tr> <tr> <td>अन्य</td> <td>66</td> <td>551447</td> <td>1220777</td> <td>1886119</td> <td>18497</td> <td>28578</td> </tr> <tr> <td>याग</td> <td>912</td> <td>6308293</td> <td>13294706</td> <td>20950136</td> <td>14578</td> <td>22972</td> </tr> <tr> <td>कुल जीआरटी/डीडब्ल्यूटी</td> <td>63.5%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td align="center" colspan="7">वर्ष 2011-12</td> </tr> <tr> <td>उत्पाद</td> <td>167</td> <td>1565056</td> <td>3686183</td> <td>5486873</td> <td>22073</td> <td>32856</td> </tr> <tr> <td>रसायन</td> <td>627</td> <td>3567906</td> <td>7233730</td> <td>11564696</td> <td>11537</td> <td>18444</td> </tr> <tr> <td>खाद्य तेल</td> <td>58</td> <td>433408</td> <td>889707</td> <td>1440242</td> <td>15340</td> <td>24832</td> </tr> <tr> <td>अन्य</td> <td>71</td> <td>617416</td> <td>1343808</td> <td>2039099</td> <td>18927</td> <td>28720</td> </tr> </tbody> </table>	श्रेणी	प्रहारित त पोतों की सं.	एनआरटी	जीआरटी	डीडब्ल्यूटी	आसत जीआरटी	आसत डीडब्ल्यूटी	वर्ष 2009-10							उत्पाद	147	1583608	3440492	5486386	23405	37322	रसायन	667	3725689	7469677	120112345	11199	18010	खाद्य तेल	79	545369	1104079	1764192	13976	22332	अन्य	78	619858	1396283	2160318	17901	27696	याग	971	6474524	13410531	21423241	13811	22063	कुल जीआरटी/डीडब्ल्यूटी	62.60%						वर्ष 2010-11							उत्पाद	168	1744327	3976741	6101920	23671	36321	रसायन	609	3458933	6967552	11177618	11441	18354	खाद्य तेल	69	553586	1129636	1784479	16372	25862	अन्य	66	551447	1220777	1886119	18497	28578	याग	912	6308293	13294706	20950136	14578	22972	कुल जीआरटी/डीडब्ल्यूटी	63.5%						वर्ष 2011-12							उत्पाद	167	1565056	3686183	5486873	22073	32856	रसायन	627	3567906	7233730	11564696	11537	18444	खाद्य तेल	58	433408	889707	1440242	15340	24832	अन्य	71	617416	1343808	2039099	18927	28720
श्रेणी	प्रहारित त पोतों की सं.	एनआरटी	जीआरटी	डीडब्ल्यूटी	आसत जीआरटी	आसत डीडब्ल्यूटी																																																																																																																																								
वर्ष 2009-10																																																																																																																																														
उत्पाद	147	1583608	3440492	5486386	23405	37322																																																																																																																																								
रसायन	667	3725689	7469677	120112345	11199	18010																																																																																																																																								
खाद्य तेल	79	545369	1104079	1764192	13976	22332																																																																																																																																								
अन्य	78	619858	1396283	2160318	17901	27696																																																																																																																																								
याग	971	6474524	13410531	21423241	13811	22063																																																																																																																																								
कुल जीआरटी/डीडब्ल्यूटी	62.60%																																																																																																																																													
वर्ष 2010-11																																																																																																																																														
उत्पाद	168	1744327	3976741	6101920	23671	36321																																																																																																																																								
रसायन	609	3458933	6967552	11177618	11441	18354																																																																																																																																								
खाद्य तेल	69	553586	1129636	1784479	16372	25862																																																																																																																																								
अन्य	66	551447	1220777	1886119	18497	28578																																																																																																																																								
याग	912	6308293	13294706	20950136	14578	22972																																																																																																																																								
कुल जीआरटी/डीडब्ल्यूटी	63.5%																																																																																																																																													
वर्ष 2011-12																																																																																																																																														
उत्पाद	167	1565056	3686183	5486873	22073	32856																																																																																																																																								
रसायन	627	3567906	7233730	11564696	11537	18444																																																																																																																																								
खाद्य तेल	58	433408	889707	1440242	15340	24832																																																																																																																																								
अन्य	71	617416	1343808	2039099	18927	28720																																																																																																																																								

		<table border="1"> <tr> <td>योग</td><td>923</td><td>6183786</td><td>13153428</td><td>20530910</td><td>14251</td><td>22244</td></tr> <tr> <td>कुल जीआर टी / डीडब्ल्यू टी</td><td>64.07%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th><th rowspan="2">आउट पुट प्रति जलयान दिवस (टनों में)</th><th colspan="3">पोतों की सं.</th><th colspan="2">% संशोधित प्रस्ताव में हटा ली गई</th></tr> <tr> <th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>योग</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td><td>23971</td><td>2327</td><td>449</td><td>2776</td><td>84</td><td>16</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>25858</td><td>2251</td><td>441</td><td>2692</td><td>84</td><td>16</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>25309</td><td>2191</td><td>523</td><td>2714</td><td>81</td><td>19</td></tr> </tbody> </table>	योग	923	6183786	13153428	20530910	14251	22244	कुल जीआर टी / डीडब्ल्यू टी	64.07%						वर्ष	आउट पुट प्रति जलयान दिवस (टनों में)	पोतों की सं.			% संशोधित प्रस्ताव में हटा ली गई		विदेशी	तटीय	योग	विदेशी	तटीय	2009-10	23971	2327	449	2776	84	16	2010-11	25858	2251	441	2692	84	16	2011-12	25309	2191	523	2714	81	19
योग	923	6183786	13153428	20530910	14251	22244																																											
कुल जीआर टी / डीडब्ल्यू टी	64.07%																																																
वर्ष	आउट पुट प्रति जलयान दिवस (टनों में)	पोतों की सं.			% संशोधित प्रस्ताव में हटा ली गई																																												
		विदेशी	तटीय	योग	विदेशी	तटीय																																											
2009-10	23971	2327	449	2776	84	16																																											
2010-11	25858	2251	441	2692	84	16																																											
2011-12	25309	2191	523	2714	81	19																																											
(vi).	पत्तन ने लिकिवड कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन रु 0 2 करोड़ की लागत से डीपीआर तैयार करने तथा पर्यावरणीय अध्ययनों के लिए लागत पर विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 5 प्रतिशत की विविध लागत में उक्त डीपीआर लागत भी शामिल होगी। अतः केपीटी निश्चित की समीक्षा करे।	यथा अनुरोध, डीपीआर तैयार करने और पर्यावरणीय अध्ययनों की लागत संशोधित प्रस्ताव में हटा ली गई है।																																															
(ঘ).	परिचालन लागत:																																																
(i).	परियोजना परिष्क्ष्य में, केपीटी ने बताया है कि बैकअप क्षेत्र के लिए भूमि 5.5 हैक्टेयर (बंकर टैक फार्म के लिए 1 हैक्टेयर सहित) है। तथापि, पीओएल भंडारण क्षेत्र के लिए परिचालन लागत गणना में 54900 वर्ग मी. क्षेत्र लेखा में लिया गया है और बंकर ईर्धन भंडारण क्षेत्र के लिए परिचालन लागत गणना में 10000 वर्ग मी. क्षेत्र लेखा में लिया गया है, इस प्रकार कुल 64900 वर्ग मी. अर्थात् 6.5 हैक्टेयर। इस निश्चित के मददनजर, केपीटी भंडारण सुविधा के लिए लाइसेंस शुल्क निर्धारित करने के लिए 5.5 हैक्टेयर के स्थान पर 6.49 हैक्टेयर क्षेत्र पर विचार करने के लिए कारण स्पष्ट करें।	लाइसेंस शुल्क (i) लिकिवड कार्गो भंडारण अर्थात् 4.5 हैक्टेयर, बंकर ईर्धन भंडारण अर्थात् 1 हैक्टेयर (कुल भंडारण क्षेत्र 5.5 हैक्टेयर) और (ii) जेटटी, पहुंचमार्ग ब्रिज, संपर्क प्लेटफार्म, फायर हाउस, हाइ मस्ट टावर तथा क्रू कार्यालय के लिए 1.05 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र (कुल जोड़ 6.55 हैक्टेयर) के लिए भूमि क्षेत्र पर विचार करते हुए परिकलित किया गया है। संशोधित प्रस्ताव आंशिक रूप से संशोधित कुल भूमि क्षेत्र अर्थात् 6.55 हैक्टेयर के अनुसार लाइसेंस शुल्क पर विचार करता है, जैसा क्र. (ক) (i) के साथ प्रश्न के जवाब में बांटा गया है।																																															
(ii).	यह दिखाई देता है कि केपीटी ने कार्गो प्रहस्तन सुविधा की परिचालन लागत के अनुमानन में लाइसेंस शुल्क के अनुमानन के लिए वाटरफ्रंट क्षेत्र के रूप में 13110 वर्ग मी. पर विचार किया है। यह क्षेत्र पीओएल भंडारण क्षेत्र तथा बंकर ईर्धन भंडारण क्षेत्र, जिसकी भी पुष्टि की जाए, के लिए परिचालन लागत के अनुमानन में लाइसेंस शुल्क के अनुमानन के लिए सुविचारित 6.5 हैक्टेयर बैकअप क्षेत्र के अलावा दिखाई देता है। 13110 वर्ग मी. पर विचार करने का आधार भी बताएं।	जल क्षेत्र आधार क्र. (ক) (i) के साथ प्रश्न में पहले ही स्पष्ट किया गया है।																																															
(iii).	पीओएल तथा अन्य लिकिवड भंडारण टैक फार्म के लिए सिविल पूँजी लागतों का अनुमान लगाए जाने के समय, केपीटी ने 240 क्वार्टरों को ढहाए जाने के फलस्वरूप भूमि की मौजूदा वापरी के लिए रियायतप्राप्तकर्ता से केपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले अपफ्रंट मूल्य के रूप में रु 0 1.34 करोड़ की राशि पर विचार किया है। केपीटी ने यह भी कहा है कि यह भूमि परियोजना के लिए इस्तेमाल की जा सकती है। इस संबंध में, केपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-	5.5 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र जिसपर रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा टैक फार्म विकसित करना परिकलित किया गया है, वर्तमान में आंशिक रूप से रिक्लेम किया गया है। इससे पहले, उक्त क्षेत्र पर, वहां पर पत्तन क्वार्टर थे जो अब ढहा दिए गए हैं। ऐसे रिक्लेम किए गए क्षेत्र के लिए रु 0 1.34 करोड़ की लागत प्रयत्नित बाजार दरों पर विचार करते हुए परिणामित की गई है। रिक्लेमेशन के रास्ते यह आंशिक रूप से विकसित किया गया क्षेत्र कुल भरत की लागत को कम करेगा क्योंकि इसका रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा उपयोग किया जा सकता है। इसलिए, इसकी लागत को शामिल किया गया है क्योंकि मसौदा रियायत करार में रियायतप्राप्तकर्ता से वसूल किया जाने वाला अपफ्रंट मूल्य पोत परिवहन मंत्रालय के पास अनुमोदनाधीन है।																																															
	(ক). उक्त रिक्लेमेशन तथा भंडारण के लिए उपलब्ध से आने वाला कुल क्षेत्र।	चूंकि वर्तमान में रिक्लेम किया गया भूमि क्षेत्र वास्तव में दूसरा भूमि क्षेत्र नहीं है और 5.5 हैक्टेयर का हिस्सा है, इसलिए, लाइसेंस शुल्क गणना के लिए इसपर विचार किए जाने की आवश्यकता नहीं है।																																															
	(খ). क्या 5.49 हैक्टेयर भूमि का उक्त क्षेत्र पीओएल तथा अन्य लिकिवड भंडारण टैक फार्म के लिए सुविचारित किया गया है (क्र.সং. 8, तालिका 12, खंड 7.2)।																																																
	(গ). टैक फार्म के विकास के लिए अनुमानित सिविल लागत में रु 0 1.34 करोड़ का अपफ्रंट मूल्य शामिल किए जाने के बारे में पत्तन द्वारा प्रेषित व्यारों से, यह भूमि के रिक्लेमेशन से संबंधित लागत दिखाई																																																

	देती है और पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित भूमि के वर्तमान बाजार मूल्य से संबंधित नहीं लगती है। इस संबंध में, केपीटी उक्त स्थिति की पुष्टि करे और यह भी पुष्टि करें कि क्या यह स्थिति बोली दस्तावेज का हिस्सा होगी।	
	(घ). यदि इसपर विचार नहीं किया गया है, तो इसे पीओएल तथा अन्य लिकिवड भंडारण टैक फार्म के लिए लाइसेंस शुल्क निर्धारित किए जाने के समय लागू किया जाए।	
(iv).	केपीटी इस संबंध में सुविचारित ₹ 0.980 की दर से बिजली की इकाई लागत के समर्थन में गणनाएं तथा अद्यतन बिजली बिल की प्रति भेजें।	2008 के टीएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर उपभोग के लिए बिजली प्रशुल्क अनुसूची के आधार पर गणना भेजी गई है। गणनाएं दर्शाती हैं कि बिजली की प्रति इकाई दर ₹ 0.938 है।
(v).	बर्थिंग गतिविधि के अधीन, केपिटल निकर्षण लागत के 10 प्रतिशत पर अनुरक्षण निकर्षण लागत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। अनुरक्षण निकर्षण लागत विशेष तरीके से अनुमानित की जाए।	अनुरक्षण निकर्षण माडल अध्ययनों के अनुसार पूँजी निकर्षण लागत के लगभग 10 प्रतिशत पर केपीटी द्वारा अनुमानित किया गया है।
(ज).	राजस्व अपेक्षा तथा प्रस्तावित प्रशुल्क:	
(i).	₹ 0.2744 करोड़ की अनुमानित राजस्व अपेक्षा “बंकरिंग ईधन तथा पीओएल” और “अन्य लिकिवडों” से क्रमशः 14.50 प्रतिशत और 85.50 प्रतिशत के अनुपात में वसूल किए जाने की अपेक्षा है। केपीटी द्वारा यथा परिणित अनुपात उक्त कार्गो के लिए क्रमशः 51 दिन और 301 दिन के प्रतिवेदित कार्यदिवस दर्शाता है। इस प्रकार, केपीटी द्वारा प्रेषित गणना में कुल कार्गो कार्य दिवस 352 दिन होते हैं। तथापि, यह नोट किया जाए कि ₹ 0.2744 करोड़ की अनुमानित राजस्व अपेक्षा 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 256 दिनों की अवधि में वसूल किया जाना अपेक्षित है। अतः, ऐसे तरीके से कार्गो की दो श्रेणियों के बीच प्रभाजित की जाने वाली राजस्व अपेक्षा कि प्रचालक 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 256 दिनों के भीतर अनुमानित राजस्व अपेक्षा वसूल करने में समर्थ हो।	कार्यदिवसों का सवितरण सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर सुविचारित किया गया है जो पहले से 70 प्रतिशत का कारक सुविचारित करता है। इसलिए, संवितरित दिवस पहले ही 30 प्रतिशत बिंदो सुविचारित करता है सर्वोत्तम क्षमता की करना करते समय। कार्गो कार्य दिवस घटकों के लिए बर्थ दिवस हैं और उसके जोड़ को 256 दिनों अर्थात् 365 का 70 प्रतिशत से मिलान करने की आवश्यकता नहीं है।
(ii).	केपीटी ने इस आधार पर विविध प्रभारों से सूजित होने वाले किसी राजस्व को प्रभाजित नहीं किया है कि यह किहीं विविध गतिविधियों को चलाने की परिकल्पना नहीं करता है। परिणामस्वरूप, केपीटी ने कोई विविध प्रभार प्रस्तावित किए हॉं देखा नहीं गया है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आकस्मिकताओं जैसे लिकिवड कार्गो का स्पिलेज, रिसाव कवर करने के लिए विविध प्रभार निर्धारित करना उपयुक्त होगा। इस स्थिति के मददेनजर, केपीटी अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे ताकि विविध प्रभारों संबंधी राजस्व के कुछ हिस्से को आबंटित किया जा सके और जिससे प्रति टन विविध लेवी निर्धारित की जा सके। इस संबंध में गणनाएं भेजें। यह उल्लेखनीय है कि दिशानिर्देश भी विविध प्रभारों के लिए 5 प्रतिशत राजस्व अपेक्षा का का प्रभाजन निर्धारित करते हैं। विविध प्रभारों की वसूली के लिए कवर की जाने वाली गतिविधियां भी सूचीबद्ध करें।	विविध प्रभार सामान्यतः प्रति टन लेवी है, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के साथ इसे कवर किया गया समझा जाए। भले ही यदि उस प्रभार से विविध प्रभारों को अलग करने की यह कार्यवाही की गई हो, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का प्रशुल्क विविध प्रभार से राजस्वों की सीमा तक कम होगा। इस प्रकार, केपीटी विविध प्रभारों के पृथक प्रस्ताव में कोई बात न देखे, कार्गो प्रहस्तन प्रभार विविध प्रभारों के समेकित रूप में विचार किया जाए।
(iii).	अन्य लिकिवडों के मामले में विदेशी तथा तटीय के लिए 90:10 के अनुपात में विचार करने का आधार पिछले तीन वर्षों के दौरान इस संबंध में वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं।	90:10 रूप में विदेशी तथा तटीय का अनुपात केपीटी में यथा ऐतिहासिक रूप में देखे गए अनुसार विचार करें। टीएमपी द्वारा हाल ही में अनुमोदित केपीटी दरमान में यही अनुपात अनुसरित किया गया था।
(च).	बर्थ किराया प्रभार:	
(i).	पोत के डीडल्क्यूटी को पोत के जीआरटी में परिवर्तित करने के लिए कारक के रूप में सुविचारित 62.5 प्रतिशत का आधार भेजें।	62.5 प्रतिशत का परिवर्तन अनुपात 2009–10 को लेते हुए लिकिवड कार्गो के लिए डाटा के आधार पर सुविचारित किया गया है।
(ii).	केपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, 80,000 डीडल्क्यूटी के पोतों का प्रहस्तन परियोजना के लिए प्रस्तावित किया गया है। ऐसी स्थिति में, तेल जेटिटियों में मौजूद वर्तमान स्थिति और परियोजना के लिए प्रस्तावित	हालांकि केपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में बर्थ किराया प्रभारों को संशोधित करने के लिए कहा है, परन्तु बर्थ किराया गणना को संशोधित नहीं किया गया है।

	स्थिति के औसत का विचार सही दिखाई नहीं देता है। अतः परियोजना के लिए प्रस्तावित 80,000 डीडब्ल्यूटी पोतों के पोत आकार पर विचार करते हुए बर्थ किराया गणना संशोधित करें।																																													
(iii).	उक्त प्रत्येक कार्गो के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान ऊपर उल्लिखित लिकिवड कार्गो वाले पोतों के औसत जीआरटी भी भेजें।	<p>पिछले तीन वर्षों के लिए प्रस्ताव के अनुसार लिकिवड कार्गो ढोने वाले पोतों का औसत जीआरटी निम्नलिखित है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ग). टैंकरों का औसत जीआरटी (मीट्रिक में)</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i) पीओएल</td> <td>23405</td> <td>22073</td> <td>23387</td> </tr> <tr> <td>ii). अन्य लिकिवड</td> <td>11199</td> <td>11537</td> <td>12627</td> </tr> <tr> <td>iii). खाद्य तेल</td> <td>13976</td> <td>15340</td> <td>19092</td> </tr> <tr> <td>iv). फास्फ / अमो</td> <td>17901</td> <td>18927</td> <td>16815</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>घ). टैंकरों का औसत डीडब्ल्यूटी (मीट्रिक में)</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> </tr> <tr> <td>ii) पीओएल</td> <td>37322</td> <td>32856</td> <td>35417</td> </tr> <tr> <td>ii). अन्य लिकिवड</td> <td>18010</td> <td>18444</td> <td>20470</td> </tr> <tr> <td>iii). खाद्य तेल</td> <td>22332</td> <td>24832</td> <td>30963</td> </tr> <tr> <td>iv). फास्फ / अमो</td> <td>27696</td> <td>28720</td> <td>24737</td> </tr> </tbody> </table>	ग). टैंकरों का औसत जीआरटी (मीट्रिक में)	2009-10	2010-11	2011-12	i) पीओएल	23405	22073	23387	ii). अन्य लिकिवड	11199	11537	12627	iii). खाद्य तेल	13976	15340	19092	iv). फास्फ / अमो	17901	18927	16815					घ). टैंकरों का औसत डीडब्ल्यूटी (मीट्रिक में)	2009-10	2010-11	2011-12	ii) पीओएल	37322	32856	35417	ii). अन्य लिकिवड	18010	18444	20470	iii). खाद्य तेल	22332	24832	30963	iv). फास्फ / अमो	27696	28720	24737
ग). टैंकरों का औसत जीआरटी (मीट्रिक में)	2009-10	2010-11	2011-12																																											
i) पीओएल	23405	22073	23387																																											
ii). अन्य लिकिवड	11199	11537	12627																																											
iii). खाद्य तेल	13976	15340	19092																																											
iv). फास्फ / अमो	17901	18927	16815																																											
घ). टैंकरों का औसत डीडब्ल्यूटी (मीट्रिक में)	2009-10	2010-11	2011-12																																											
ii) पीओएल	37322	32856	35417																																											
ii). अन्य लिकिवड	18010	18444	20470																																											
iii). खाद्य तेल	22332	24832	30963																																											
iv). फास्फ / अमो	27696	28720	24737																																											
(iv).	यह दिया गया है कि सुविधा पर प्रहसित किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर भिन्न है, यह उपयुक्त होगा कि प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए प्रासारिक प्रहस्तन दर तथा पैरामीटरों को लेखा में लेते हुए बर्थ किराया निर्धारित किया जाए। इस संबंध में, केपीटी आदेश सं. टीएएमपी/27/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012 द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास की बाज सुविधा पर लिकिवड कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय अपनाए गए तरीके से अपनी बर्थ किराया गणना की समीक्षा करें।	टीएएमपी का आदेश सं. टीएएमपी/27/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012 बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए है। केपीटी द्वारा प्रस्ताव बल्क लिकिवड तथा बंकर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए है जो टीएएमपी दिशानिर्देश, 2008 के अनुसार तैयार किया गया है। बंकरों के प्रस्तावित तेल जेटटी के रियर से बीच समुद्र में पोतों को उसकी आपूर्ति के लिए प्रहसित किए जाने की अनुमति मात्र दी गई है। तथापि, बंकर ईंधन का आयात 80000 डीडब्ल्यूटी आकार तक के पोतों में भी होगा। इसलिए, मुख्य तौर पर इसकी गुंजाइश लिकिवड कार्गो के प्रहस्तन के लिए मुख्य पोत बर्थिंग सुविधा है। इस प्रकार, यह प्रस्ताव टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है।																																												
(छ).	भंडारण प्रभार गणना:																																													
(i).	केपीटी ने लिकिवड टैंक फार्म की क्षमता 132000 केएल परिगणित की है और वह बंकर ईंधन फार्म 32500 केएल परिगणित किया गया है। केपीटी उक्त क्षमता पर विचार करने का आधार प्रेषित करें।	प्रश्न क्र. सं. (ख) (v) के जवाब को देखें।																																												
(ii).	केपीटी यह स्थापित करने के लिए विश्लेषण भेजे कि लिकिवड टैंक तथा बंकर ईंधन टैंक की उक्त क्षमता लिकिवड कार्गो टर्मिनल की क्षमता के साथ टेंडम में है।	जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, भंडारण क्षमता विभिन्न उपयोक्ताओं/उद्योग अंशधारियों द्वारा सुझाई गई थी। गणना स्पष्ट करती है कि टर्नओवर अनुपात का 30 गुणा/वार्षिक प्रचलित डायनमिक्स के अनुसार है और भंडारण क्षमता को कार्गो टर्मिनल क्षमता के अनुसार होना तर्कसंगत ठहराता है।																																												
(ज).	दरमान:	संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुसार दरमान भेजा गया है।																																												
	हालांकि केपीटी ने सुविधा पर प्रदत्त किए जाने के लिए परिकल्पित विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क का सार प्रेषित किया है, परन्तु यह देखा गया है कि केपीटी ने विभिन्न प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली शर्त प्रस्तावित करते हुए पूर्ण दरमान नहीं भेजे हैं।																																													

7.1. अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 के कवर के अधीन प्रश्नों का जवाब देते समय, केपीटी ने अपना प्रस्ताव संशोधित किया था और हमें भेजा था। तत्पश्चात, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7/8 फरवरी 2013 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013 पर विचार करने का अनुरोध किया था क्योंकि

संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013 में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए परिचालन व्यय गणना में भूमि घटक के लिए लाइसेंस शुल्कों को शामिल नहीं किया था। प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013 के बीच तुलनात्मक स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:-

- (i). लिविड टर्मिनल की क्षमता 3.39 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष बनाए रखी गई है।
- (ii). पूंजी लागत:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013
(क).	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि		
(i).	सिविल लागत – बर्थ लागत तथा निकर्षण लागत अतिरिक्त		
	अरथाती फैसिंग दीवार (बार्ड वायर)	0.16	0.16
	अनुषंगी सिविल अवसंरचना सुविधाएं	10.00	10.00
	डीपीआर तैयारी तथा पर्यावरणीय अध्ययन	2.00	0.00
	अप्रोच ब्रिज (आकार: 450 मी. x 10 मी.)	18.61	18.61
	अप्रोच ब्रिज संपर्क प्लेटफार्म		5.79
	(आकार: 114 मी. x 10 मी.)	5.79	
	फायर हाउस (आकार: 10 मी. x 15 मी.)	1.33	1.33
	एचएमटी (आकार: 7 मी. x 7 मी.)	2.25	2.25
	क्रू कार्यालय (आकार: 12 मी. x 10 मी.)	0.81	0.81
	विविध लागत	2.05	1.95
	(i) का योग	43.00	40.90
(ii).	लिविड कार्गो प्रहस्तन गतिविधि : उपर्कर लागत		
	मरीन लदाई तथा उतराई आर्म	12.00	12.00
	पाइप लाइन लागत जेट्टी टर्मिनल से टैक फार्म		
	(लम्बाई: लगभग 1.25 कि.मी.)	26.34	26.34
	पाइपलाइन कार्यों के लिए अन्य अनुषंगी मर्दें @ 15%	3.95	3.95
	जेट्टी टर्मिनल से बंकर भंडारण फार्म तक पाइप लाइन लागत		
	(लम्बाई: लगभग 1.00 कि.मी.)	7.55	7.55
	पाइपलाइन कार्यों के लिए अन्य अनुषंगी मर्दें @ 15%	1.13	1.13
	विविध लागत	2.55	2.55
	(ii) का योग	53.52	53.52
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत [(i) + (ii)]	96.52	94.42
(ख).	बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत		
(i).	5 सं. बर्थिंग डॉल्फिन (आकार: 24 मी. x 15 मी.)	23.15	23.15
(ii).	4 सं. संपर्क प्लेटफार्म (आकार: 45 मी. x 15 मी.)	13.31	13.31
(iii).	भारी निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – (मात्रात्मक निकर्षण) के लिए बीओटी परिचालक को परिशोधित	12.20	15.75
(iv).	250 टन बोलर्ड	0.50	0.50
(v).	3 सैल फेन्डर	2.03	2.03
(vi).	सीढ़ी	0.03	0.03
(vii).	विविध लागत	2.56	2.74
	बर्थ के निर्माण के लिए कुल पूंजी लागत	53.77	57.50
(ग).	लिविड भंडारण सुविधा के लिए पूंजी लागत		

क्र.सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013
(i).	पीओएल/अन्य लिकिवड भंडारण गतिविधि की पूँजी लागत		
(क)	सिविल लागत		
	टैक फार्म के विकास के लिए सिविल लागत (गोजूदा भूमि वापसी के लिए अपक्रंत मूल्य के रूप में ₹ 0.134 करोड़ सहित)	37.87	37.87
	बाहरी दीवार	2.49	2.49
	भवन, सीवरेज, जल आपूर्ति आदि	4.74	4.74
	विविध प्रभार	2.26	2.26
(ख)	अभियांत्रिक लागत		
	टैक फार्म के विकास के लिए अभियांत्रिक लागत	8.89	8.89
	अग्निशमन उपकरण	7.06	7.06
	विविध प्रभार	0.80	0.80
	पीओएल/अन्य लिकिवड भंडारण गतिविधि की कुल पूँजी लागत (क) + (ख)		64.09
(ii).	बंकर ईंधन भंडारण टैक फार्म भंडारण गतिविधि:		
(ग)	सिविल लागत		
	बंकर टैक फार्म के विकास के लिए सिविल लागत	7.66	7.66
	बाहरी दीवार	1.11	1.11
	भवन, सीवरेज, जल आपूर्ति आदि	4.74	4.74
	विविध प्रभार	0.68	0.68
(घ)	अभियांत्रिक लागत		
	बंकर टैक फार्म के विकास के लिए अभियांत्रिक लागत	2.53	2.53
	अग्निशमन उपकरण	1.93	1.93
	विविध प्रभार	0.22	0.22
	बंकर ईंधन भंडारण गतिविधि की कुल पूँजी लागत (ग) + (घ)		18.87
	भंडारण सुविधा की कुल पूँजी लागत (i) + (ii)		82.96
	परियोजना की कुल पूँजी लागत		233.25
			234.88

(iii). परिचालन लागत:

(क). परिचालन लागत – बर्थ तथा निकर्षण अतिरिक्त:

(रु. करोड़ों में)

वस्तु	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013	
	गणनाएं	रु0 करोड़ों में	गणनाएं	रु0 करोड़ों में
बिजली उपभोग	0.99 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ ₹ 0.9.8 प्रति इकाई	0.23	1.05 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वर्ष @ ₹ 0.9.38 प्रति इकाई	0.24
मरम्मत तथा अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्तियां)	43.00 का 1%	0.43	40.90 का 1%	0.41
मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियां)	53.52 का 2%	1.07	53.52 का 2%	1.07
बीमा	96.52 का 1%	0.97	94.42 का 1%	0.94
मूल्यहास सिविल	43.00 का 3.34%	1.44	40.90 का 3.34%	1.37
मूल्यहास अभियांत्रिक	12.60 का 10.34%	1.30	12.60 का 10.34%	1.30

वस्तु	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013	
	गणनाएं	रु. करोड़ों में	गणनाएं	रु. करोड़ों में
मूल्यहास अभियांत्रिक (पाइपलाइन)	40.92 का 13.91%	5.69	40.92 का 13.91%	5.69
लाइसेंस शुल्क जेटी क्षेत्र, अप्रोच, सहायक मदे	---	---	10508 वर्ग मी. x 39.94 प्रति वर्ग मी. x 12 माह	0.50
लाइसेंस शुल्क (पानी)	(300*15) भूमि पट्टा लाइसेंस नीति अर्थात् भूमि पट्टा किरायों का 50 प्रतिशत के अनुसार	0.57	13110 वर्ग मी. x 19.97 प्रति वर्ग मी. x 12 माह	0.31
अन्य व्यय	55.60 का 1%	0.56	53.50 का 1%	0.54
योग		12.26		12.37

(ख). बर्ध की परिचालन लागत:

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013	
वस्तु	गणनाएं	रु. करोड़ों में	गणनाएं	रु. करोड़ों में
सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत तथा अनुरक्षण	रु. 41.57 का 1%	0.42	रु. 41.57 का 1%	0.42
मूल्यहास	53.77 का 3.34%	1.80	57.40 का 3.34%	1.92
बीमा	53.77 का 1%	0.54	57.50 का 1%	0.57
अनुरक्षण निकर्षण	12.20 का 10%	1.22	15.75 का 10%	1.58
योग		3.97		4.49

(ग). भंडारण क्षेत्र की परिचालन लागत – पीओएल भंडारण क्षेत्र:

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013	
वस्तु	गणनाएं	रु. करोड़ों में	गणनाएं	रु. करोड़ों में
बिजली उपभोग	(4.5 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ रु. 9.8 प्रति इकाई	1.06	(4.5 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ रु 9.38 प्रति इकाई	1.01
मरम्मत तथा अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्तियां)	47.36 का 1.00%	0.47	47.36 का 1.00%	0.47
मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियां)	16.74 का 2.00%	0.33	16.74 का 2.00%	0.33
बीमा	64.09 का 1.00%	0.64	64.09 का 1.00%	0.64
मूल्यहास सिविल	47.36 का 3.34%	1.58	47.36 का 3.34%	1.58
मूल्यहास अभियांत्रिक	7.41 का 10.34%	0.77	7.41 का 10.34%	0.77
मूल्यहास भंडारण टैक तथा पाइपलाइन	9.33 का 13.91%	1.30	9.33 का 13.91%	1.30
लाइसेंस शुल्क (भूमि)		4.78	45000 वर्ग मी. x रु. 39.94 प्रति वर्ग मी. x 12 माह	2.16
अन्य व्यय	1% of 56.68	0.57	56.68 का 1%	0.57
योग		11.50		8.83

(घ). भंडारण क्षेत्र की परिचालन लागत – बंकर ईंधन भंडारण क्षेत्र:

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013	
वस्तु	गणनाएं	रु. करोड़ों में	गणनाएं	रु. करोड़ों में

बिजली उपभोग	1 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ ₹ 9.8 प्रति इकाई	0.24	1 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ ₹ 9.38 प्रति इकाई	0.23
मरम्मत तथा अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्तियां)	14.19 का 1.00%	0.14	14.19 का 1.00%	0.14
मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियां)	4.68 का 2.00%	0.09	4.68 का 2.00%	0.09
बीमा	18.87 का 1.00%	0.19	18.87 का 1.00%	0.19
मूल्यहास सिविल	14.19 का 3.34%	0.47	14.19 का 3.34%	0.47
मूल्यहास अभियांत्रिक	2.02 का 10.34%	0.21	2.02 का 10.34%	0.21
मूल्यहास भंडारण टैक तथा पाइपलाइन	2.66 का 13.91%	0.37	2.66 का 13.91%	0.37
लाइसेंस शुल्क (भूमि)		0.87	10000 वर्ग मी. x ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. x 12 माह	0.48
अन्य व्यय	16.84 का 1%	0.17	16.84 का 1%	0.17
योग	2.75			2.35

(iv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

(₹0 करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013		
		कार्गो हस्तन गतिविधि के लिए	बर्थ किराये के लिए	भंडारण सुविधा के लिए	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए	बर्थ किराये के लिए	भंडारण सुविधा के लिए
		पीओएल और अन्य लिकिवड	बंकर ईंधन			पीओएल और अन्य लिकिवड	बंकर ईंधन
(i).	आरओसीई @ 16%	15.44	8.60	10.25	3.02	15.11	9.20
(ii).	परिचालन लागत	12.26	3.97	11.50	2.75	12.37	4.49
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	27.70	12.57	21.75	5.77	27.48	13.69
						19.09	5.37

7.2. उपर्युक्त बदलावों के मद्देनजर, कोपीटी द्वारा पहले प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क में भी थोड़ा बदलाव किया गया है। कोपीटी द्वारा अपने जनवरी 2013 के प्रारंभिक प्रस्ताव और फरवरी 2013 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क के संबंध में तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

(i). बर्थ किराया:

(दर ₹0 में प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग)

विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013	
	विदेशी पोत	तटीय पोत	विदेशी पोत	तटीय पोत
Berth hire	0.53	0.32	0.57	0.34

(ii). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18/19 जनवरी 2013		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7/8 फरवरी 2013	
	विदेशी पोत	तटीय पोत	विदेशी पोत	तटीय पोत
बंकर ईंधन तथा अन्य पीओएल	₹0 32.81/ मी.ट.	₹0 32.81/ मी.ट.	₹0 31.95/ मी.ट.	₹0 31.95/ मी.ट.

अन्य लिकिड	₹ 113.92/ मी.ट.	₹ 68.35/ मी.ट.	₹ 110.95/ मी. ट.	₹ 66.57/ मी.ट.
------------	--------------------	-------------------	---------------------	-------------------

(iii). भंडारण प्रभार:

प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 18 / 19 जनवरी 2013	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 7 / 8 फरवरी 2013
लिकिड टैंक फार्म	₹ 7.17/टन/दिन
बंकर ईंधन टैंक फार्म	₹ 7.72/टन/दिन
लिकिड भंडारण के लिए मासिक किराये प्रभारित करने की मौजूदा बाजार पद्धति पर विचार करते हुए, मासिक किराया दरें भी महीने में 30 दिनों से गुणा करते हुए प्रस्तावित किया जा सकता है।	
लिकिड टैंक फार्म	₹ 215.1/टन/माह
बंकर ईंधन टैंक फार्म	₹ 231.6 /टन/माह

8. संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित अपक्रं प्रशुल्क में बदलाव के मद्देनजर, संशोधित प्रस्ताव उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी आवेदकों को संशोधित प्रस्ताव पर उनकी टिप्पणियों के लिए परिवर्तित किया गया था। उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं से अनुरोध किया गया था कि वे अपनी टिप्पणियां सीधे केपीटी को भेजें और उसकी एक प्रति हमें पृष्ठाक्रित करें। केपीटी से भी अनुरोध किया गया था कि उसके तत्काल पश्चात् संशोधित प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी आवेदकों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद भेजे। केवल एक भावी बोलीदाता अर्थात् वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड (वीओटीएल) ने अपने पत्र दिनांक 16 फरवरी 2013 द्वारा प्रतिसाद भेजा था। ये टिप्पणियां केपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 फरवरी 2013 में वीओटीएल की टिप्पणियां भेजी थीं।

9. चूंकि केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 द्वारा प्रेषित प्रश्नों के जवाब में कुछ कमियां देखी गई थीं, इसलिए केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 8 फरवरी 2013 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 14 फरवरी 2013 द्वारा जवाब दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केपीटी द्वारा प्रेषित तदनुरूपी जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
(i).	जैसाकि क्र.सं. (ख) (iv) – सामान्य में अनुरोध किया गया है, केपीटी ने यह प्रमाणित नहीं किया है कि इसके द्वारा प्रस्ताव में सुविचारित पाइपलाइनों के परिमाप सर्वोत्तम हैं और तकनीकी कारणों से आगे सुधार करना संभव नहीं होगा, जिसका प्रहस्तन दर पर प्रभाव हो सकता है। उक्त प्रश्न का जवाब देते समय, केपीटी ने कहा है कि रियायत करार पाइपलाइनों की न्यूनतम आवश्यकता को बताएगा। तथापि, रियायत करार में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रावधान में वह परिदृश्य शामिल नहीं होगा जहां प्रचालक पाइपलाइनों के उच्चतर परिमाप लेगा।	हमारे पूर्ववर्ती जवाबों में यथा स्पष्ट, यह दोबारा स्पष्ट किया गया है कि प्रहस्तन दरों तथा सर्वोत्तम क्षमता के अनुरूप परिमापों अर्थात् 10" और 12" के साथ सुविचारित विभिन्न प्रकार के पाइपलाइनों को परियोजना के लिए प्रस्तावित किया गया है। इसके अलावा, इस संबंध में सर्वोत्तम क्षमता के अनुसार केवल न्यूनतम आवश्यकता रियायत करार में दी जा सकती है। उच्चतर साइड का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। उपयोक्ता के हित को सुनिश्चित करने के लिए, रियायत करार परिदृश्य में प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रावधान के साथ शामिल किया जा सकता है यदि सर्वोत्तम क्षमता की अपेक्षा उच्चतर यातायात रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा प्रहस्तित किया जाता है।
(ii).	क्र.सं. (ग) (i) – पूँजी लागतों में प्रश्न का जवाब देते समय, केपीटी को सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर अनुसूची भेजने के लिए कहा गया है। तथापि, यह केपीटी के पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 के साथ संलग्न नहीं पाया गया था।	दरमान संलग्न किया गया है।
(iii)	क्र.सं. (ग)(v)(क)(ii) – पूँजी लागत में किए गए अनुरोध अनुसार, वीओटी परिचालक को प्रभाजित किए जा रहे केपिटल निकर्षण के हिस्से के संबंध में अभी तक कोई स्पष्टता नहीं है।	जेटटी के सामने तथा नेविगेशनल चैनल को इसके पृष्ठंचमार्ग में केपिटल निकर्षण लागत – ₹ 15.20 करोड़ – केपीटी द्वारा यथा अनुमानित। (0.3958 म.घ x ₹ 384/घन.) जीरो पैनल से तेल जेटटी कॉम्प्लेक्स तक नेविगेशनल चैनल के लिए समानुपातिक केपिटल निकर्षण लागत। इस हिस्से के लिए अनुमानित कुल लागत ₹ 3.86 करोड़ (0.121 म.घ. x ₹ 319/घ.म.) है। वर्तमान में, पत्तन ने तेल जेटटी कॉम्प्लेक्स में छह तेल जेटिट्यां प्राप्त की हैं। यथा समावित वीओटी परिचालक, कुल पार्टी 7 हो गई हैं। वीओटी द्वारा वहन किए जाने वाले निकर्षण की समानुपातिक लागत = ₹ 3.86 करोड़ / 7 सं. = ₹ 0.55 करोड़, ₹ 0.55 करोड़ कुल लागत केपिटल निकर्षण = ₹ 15.20 + ₹ 0.55 = ₹ 15.75 करोड़।

(iv)	<p>क्र.सं. (ङ) (ii)- - राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रशुल्क में किए गए अनुरोध अनुसार, केपीटी ने इस आधार पर विविध प्रभारों संबंधी राजस्व अपेक्षा को प्रमाजित नहीं किया है कि कार्गो संबंधित प्रभार विविध प्रभारों का समेकित होंगे। इस संबंध में, प्रहस्तन प्रभारों के हिस्से के रूप में विविध प्रभारों की वसूली को शामिल करते हुए आकस्मिकताओं जैसे स्पिलेज, लिकिवड कार्गो का रिसाव आदि को शामिल करने के लिए विविध प्रभार प्रभार्य हैं, यह प्रभार तब भी वसूल किए जाएंगे जब कोई आकस्मिकताएं न हों। अतः केपीटी से अनुरोध है कि इस स्थिति की समीक्षा करे।</p>	<p>यह सम्बन्ध नहीं है कि आकस्मिकताओं जैसे स्पिलेज, लिकिवड कार्गो का रिसाव आदि को शामिल करने के लिए विशेष रूप से उस समय पृथक विविध प्रभारों का अनुमान/निर्धारण किया जाए जब वे उपाजित हों। इसे टर्मिनल में प्रहस्तित प्रत्येक टन में उपरियव्य के रूप में बाटे जाने की आवश्यकता है। इसे इस मत के साथ तर्कसंगत ठहराया गया है कि प्रत्येक प्रहस्तित टन को ऐसी आकस्मिकता का जोखिम होता है। इसलिए, प्रत्येक प्रहस्तित टन इस जाखिम को भी कवर करने के लिए लागत वहन करनी चाहिए। इसके अलावा, परियोजना के लिए प्रस्तावित दरमान में एक विशिष्ट नोट भी रखा गया है कि प्रहस्तन दर में आकस्मिकताओं जैसे स्पिलेज, रिसाव आदि के मामले में विविध सेवाओं की लागत शामिल है।</p>
(v).	<p>क्र.सं. (छ) (ii) - भंडारण प्रभार गणना में किए गए अनुरोध अनुसार, केपीटी ने यह स्थापित करने के लिए विश्लेषण नहीं भेजा है कि लिकिवड टैक फार्म तथा बंकर ईंधन टैक की उक्त क्षमता लिकिवड कार्गो टर्मिनल के अनुरूप है।</p>	<p>पूर्ववर्ती जबाबों में यथा स्पष्ट की गई भंडारण प्रभार गणना, हम टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता और भंडारण टैक फार्म क्षमता की तुलना करते हुए टर्नओवर अनुपात के विश्लेषण के माध्यम से नीचे स्पष्ट किया है। $\text{टर्नओवर अनुपात} = (3.39 \text{ एमएमटीपीए}) / (164500 * 0.9 * 70\%) \\ = 32.71 \text{ गुणा}$ <p>टर्नओवर अनुपात टर्मिनल क्षमता तथा भंडारण क्षमता का विभाजन है जो 32.71 गुणा पाया गया है। कुल दिवस अर्थात् वर्ष में 365 दिन को टर्नओवर अनुपात से विभाजित किया गया है, विराम समय देगा जो इस मामले में 12 दिन हैं और मार्केट परिदृश्य के अनुसार है।</p> </p>

10. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 फरवरी 2013 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी तथा आरएफक्यू आवेदकों ने अपने निवेदन रखे थे।

11.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 फरवरी 2013 के कवर के तहत अपना जवाब भेजा था जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	प्रश्न	स्पष्टीकरण
1	<p>बंकर ईंधन के वापसी प्रहस्तन के लिए दर</p>	<p>वर्तमान में, कांडला में बंकर आपूर्ति गतिविधि बहुत ही शुरुआती स्तर पर है। बीच समुद्र में पोतों को बाजाँ के माध्यम से बहुत ही कम मात्राएं आपूर्ति की जा रही हैं। कांडला पत्तन में बंकरिंग गतिविधि को बढ़ावा देने के लिए, बंकर ईंधनों का प्रहस्तन बीओटी आधार पर ओल्ड कांडला में लिकिवड कार्गो तथा शिप बंकरिंग टर्मिनल के प्रहस्तन के लिए तेल जेटटी के विकास की प्रस्तावित परियोजना में बंकर ईंधनों के प्रहस्तन को शामिल किया गया है।</p> <p>कांडला में कुछ बंकर आपूर्तिकर्ताओं के साथ हुई चर्चा और केपीटी के यातायात आंकड़ों के अनुसार, यह ज्ञात हुआ है कि बाजाँ के माध्यम से आपूर्तिबंकर की अनुमानित मात्रा लगभग 200000 मी.ट. प्रतिवर्ष है। जहां तक बाजाँ के माध्यम से बंकरों की आपूर्ति हेतु कुल मात्रा तथा इससे अर्जित होने वाले राजस्व का प्रश्न है, प्रस्तावित टर्मिनल के साथ-साथ इसकी प्रस्तावित राजस्व अपेक्षा की समग्र क्षमता पर विचार करते हुए मात्रा बहुत ही कम है।</p> <p>परियोजना के लिए प्रस्तावित कुल राजस्व अपेक्षा ₹ 6562 लाख है जिसमें कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए राजस्व अपेक्षा शामिल है जो ₹ 32.55/मी.ट. के प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है। भले ही यदि उपर्युक्त बंकर ईंधनों की मात्रा बाजाँ अर्थात् 200000 मी.ट. के माध्यम से प्रहस्तित की गई हो, राजस्व राशि केवल ₹ 32.55 लाख (200000 मी.ट. x 32.55 x 50%) होगी यदि इसकी यथा उपर्युक्त राजस्व अपेक्षा से तुलना की जाती है, तो यह कुल प्रस्तावित राजस्व अपेक्षा के नात्र 0.5 प्रतिशत होगी। इसके अलावा, यदि मात्रा की टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता से तुलना की जाती है, यह मात्र 5.9 प्रतिशत योगदान दे सकता है। यह देखना भी महत्वपूर्ण है कि 200000 मी.ट. की उपर्युक्त कुल मात्रा प्रस्तावित तेल जेटटी पर नहीं हो सकती। इसलिए राजस्व अपेक्षा तथा सर्वोत्तम क्षमता के प्रतिशत रूप में पहले वर्णित अनुपात आगे कम हो सकता है।</p> <p>इस प्रकार, कांडला पत्तन पर बंकर ईंधनों के पृथक रिकार्ड की अनुपलब्धता (बंकर ईंधन पीओएल श्रेणी के कार्गो रूप में माने गए हैं) और बाजाँ के माध्यम से आपूर्ति किए गए बंकर ईंधनों की समग्र अमहत्वपूर्ण मात्रा पर विचार करते हुए, बंकर ईंधनों के लिए पृथक प्रशुल्क निरूपण नहीं किया गया है। इस प्रकार, जेटटी फ्रंट में कार्गो प्रहस्तन के लिए बंकर ईंधन तथा पीओएल के लिए पहले से परिणित दर के 50 प्रतिशत पर बाजाँ के माध्यम से आपूर्ति के लिए बंकर ईंधन के बैक साइड प्रहस्तन के लिए केपीटी ने प्रशुल्क प्रस्तावित किया है अर्थात् 50% x ₹ 32.55/मी.ट. = ₹ 16.28/मी.ट.। यह शिप बंकरों के प्रहस्तन के लिए केपीटी के चालू अनुमानित दरमान में अंगीकृत प्रचलित समकक्षता के अनुसार प्रस्तावित किया गया है जिसके लिए विविध के अधीन अध्याय III, घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची - क्र.सं. 5 का अवलोकन करें।</p>

2	पत्तन की पंचवर्षीय योजना में परियोजना का समावेशन।	केपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित परियोजना केपीटी की पंचवर्षीय योजना के अनुसार है। इसकी प्रति संलग्न की गई है।
---	---	---

11.2. तत्पश्चात्, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 फरवरी 2013 द्वारा जेटटी की पिछली साइड में बंकर ईंधन के प्रहस्तन तथा इसके प्रभारों पर विचार करने के लिए एक विस्तृत नोट प्रस्तुत किया था। केपीटी द्वारा किए गए निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया गया है-

- (i). वर्तमान में, कांडला में बंकर आपूर्ति गतिविधि बहुत ही नेशन्ट अवस्था में है। बीच समुद्र में पोतों को बार्ज़ों के माध्यम से बहुत कम मात्राओं की आपूर्ति की जा रही है। कांडला पत्तन में बंकरिंग गतिविधि को बढ़ावा देने के लिए, बंकर ईंधनों का प्रहस्तन बीओटी आधार पर ओलेल कांडा में शिप बंकरिंग टर्मिनल और लिविंग कार्गो के प्रहस्तन के लिए तेल जेटटी के विकास की प्रस्तावित परियोजना में शामिल किया गया है।
- (ii). कांडला में कुछ बंकर आपूर्तिकर्ताओं के साथ हुई चर्चा और केपीटी के यातायात डाटा के अनुसार, यह ज्ञात हुआ है कि बार्ज़ों के माध्यम से आपूर्ति किए गए बंकर की अनुमानित मात्रा लगभग 200000 मीट. प्रतिवर्ष है। जहां तक बार्ज़ों के माध्यम से बंकरों की आपूर्ति के लिए कुल मात्रा और इससे अर्जित होने वाले राजस्व का प्रश्न है, प्रस्तावित टर्मिनल के साथ-साथ इसकी प्रस्तावित राजस्व अपेक्षा पर विचार करते हुए वे बहुत ही अमहत्वपूर्ण मात्रा हैं।
- (iii). परियोजना के लिए प्रस्तावित कुल राजस्व अपेक्षा ₹ 6562 लाख है जिसमें वह कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए राजस्व अपेक्षा शामिल है जो ₹ 32.55 /मीट. के प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है। यहां तक की यदि ऊपर उल्लिखित बंकर ईंधनों की मात्रा की आपूर्ति बार्ज़ों अर्थात् 200000 मीट. के माध्यम से की जाती है, राजस्व राशि केवल ₹ 32.55 लाख ($200000 \text{ मीट.} \times 32.55 \times 50\%$) होगी जिसकी यदि उपर्युक्त राजस्व अपेक्षा से तुलना की जाए तो यह कुल प्रस्तावित राजस्व अपेक्षा का मात्र 0.5 प्रतिशत होगा। इसके अलावा, यदि मात्रा की टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता से तुलना की जाती है तो यह केवल 5.9 प्रतिशत योगदान देगा। यह देखना भी महत्वपूर्ण है कि 200000 मीट. की ऊपर उल्लिखित पूरी मात्रा प्रस्तावित तेल जेटटी पर नहीं हो सकती। इसलिए तब राजस्व अपेक्षा पर विचार करते हुए वे बहुत वर्णित समानुपात और कम हो सकता है।
- (iv). इस प्रकार, कांडला पत्तन पर बंकर ईंधनों के पृथक रिकार्ड की अनुपलब्धता (बंकर ईंधन पीओएल श्रेणी के कार्गो माने जाते हैं) और बार्ज़ों के माध्यम से आपूर्ति बंकर ईंधनों की समग्र अमहत्वपूर्ण मात्रा पर विचार करते हुए, बंकर ईंधनों के लिए पृथक प्रशुल्क निरूपण नहीं किया गया है। इस प्रकार, केपीटी ने जेटटी फ्रंट में कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऊपर उल्लिखित बंकर ईंधन के लिए पहले से परिणित दर के 50 प्रतिशत की दर से बार्ज़ों के माध्यम से आपूर्ति के लिए बंकर ईंधन के बैंक साइड प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है अर्थात् $50\% \times ₹ 32.55 / \text{मीट.} = ₹ 16.28 / \text{मीट.}$ । शिप बंकरों के प्रहस्तन के लिए केपीटी के मौजूदा अनुमोदित दरमान में अंगीकृत प्रचलित समरूपता के अनुसार इसे प्रस्तावित किया जा रहा है जिसके लिए विविध के अधीन अध्याय III, घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची – क्र.सं. 5 का अवलोकन किया जा सकता है।
- (v). प्रस्तावित तेल जेटटी की पिछली साइड में बंकर ईंधन के प्रहस्तन से राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाए जाने की अपेक्षा की गई है। वर्तमान में कांडला पत्तन में, लगभग 200000 मीट. प्रतिवर्ष प्रहस्तन किया जा रहा है। जिसमें से 25 प्रतिशत प्रस्तावित तेल जेटटी (अर्थात् जेटटी की पिछली साइड) में प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद की जा सकती है। इसलिए, बार्ज़ों के माध्यम से बंकर ईंधन के इस पिछली साइड प्रहस्तन के लिए ‘‘ईंधन तथा पीओएल बंकरिंग’’ के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की पहले से प्रस्तावित दर के 50 प्रतिशत की दर से विचार करते हुए (जो जेटटी के फ्रंट में प्रहस्तन के लिए लागू है)। यह शिप बंकरों के प्रहस्तन के लिए केपीटी के वर्तमान अनुमोदित दरमान में अंगीकृत प्रचलित समरूपता के अनुसार प्रस्तावित की जा रही है जिसके लिए विविध के अधीन अध्याय III, घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची – क्र.सं. 5 का अवलोकन किया जा सकता है। उपर्युक्त दर तथा संभावित मात्रा पर विचार करते हुए राजस्व अपेक्षा नीचे दर्शाए गए अनुसार परिणित की गई है:-

बैंक साइड बंकर प्रहस्तन से संभावित राजस्व	मूल्य	इकाई
कांडला में वर्तमान बार्ज बंकर आपूर्ति	200000	मीट.
बार्जों के माध्यम से आपूर्ति किए जाने वाले बंकरों की अनुमानित मात्रा	25%	योग का
प्रस्तावित तेल जेटटी पर संभावित मात्रा	50000	
दर = पीओएल तथा बंकर ईंधन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 50%	16.28	
बंकर प्रहस्तन से अर्जित होने वाले संभावित राजस्व	8.14	रु 0 लाखों

- (vi). इसके अलावा, अपरिवर्तित कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों से परियोजना की राजस्व अपेक्षा को बनाए रखने के लिए, यह प्रस्ताव किया गया है कि जेटटी के पीछे वाली साइड में बंकर प्रहस्तन से उपर्युक्त अनुमानित राजस्व को समायोजित किया जाए। इस प्रकार, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की राजस्व अपेक्षा को कम करने का प्रस्ताव किया गया है जिससे बाद में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रशुल्क को कम करेगा जैसा नीचे दर्शाए गए अनुसार परिणित की गई है:-

व्यारे	रु 0 लाखों में
परिचालन लागत	1237.41
पूंजी लागत	5083.73
केपेक्स का आरओसीई 16%	1510.76
योग	2748.18
घटाया: जेटटी की पिछली साइड में बंकर प्रहस्तन से अनुमानित राजस्व	8.14
कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रशुल्क निर्धारण किए जाने के लिए विचार किए जाने हेतु निवल राजस्व अपेक्षा	2740.04

(vii). इसलिए, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की कम की गई राजस्व अपेक्षा के आधार पर, निम्नलिखित परिणामित होता है:-

कार्गो समूह	कार्गो अंश	प्रहस्तन दर प्रतिदिन	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस की प्रतिशतता	कार्गो कार्य दिवस की प्रतिशतता	राजस्व अपेक्षा	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	दर रु 0 में	दर रु 0 में
बंकरिंग ईंधन तथा पीओएल	36.12 %	24000	1.22	51	14.50 %	397	1224258	0.00	32.45	32.45
अन्य लिकिवड	63.88 %	7200	2.17	301	85.50 %	2343	1949013	216557	112.69	67.61
योग	100%		3.39	351.8		2740				

भंडारण तथा बर्थ किराये सहित सभी अन्य गतिविधियों के लिए प्रस्तावित राजस्व अपेक्षा तथा प्रशुल्क अपरिवर्तित रखे गए हैं।

(viii). प्रस्तावित परियोजना के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों हेतु प्रस्तावित दरमान के अधीन हम निम्नलिखित टिप्पणी भी प्रस्तावित करते हैं: (पैरा 3.1 टिप्पणी (iii) रूप में)।

“बार्जों के माध्यम से जेटटी की पिछली साइड में प्रहस्तित किए जाने वाले बंकर ईंधनों के लिए प्रशुल्क “बंकरिंग ईंधन तथा पीओएल” श्रेणी के लिए लागू उपर्युक्त दर के 50 प्रतिशत पर प्रभारित किए जाएंगे।

12. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध है। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है-

(i). लिकिवड कार्गो यातायात में विचारणीय वृद्धि को सामने रखते हुए तथा मौजूदा तेल टर्मिनलों पर दबाव को कम करने के लिए तथा आतिरिकत लिकिवड कार्गों के यातायात को सेवा प्रदान करने के लिए कांडला पत्तन न्यास (कैपीटी) के मददेनजर, कैपीटी ने बंकर ईंधन, पेट्रोलियम ऑयल ल्यूबरिकेंट्स (पीओएल) और अन्य लिकिवडों जैसे वनस्पति तेल, अमोनिया, फास्फोरिक ऐसिड आदि का प्रहस्तन करने के लिए सार्वजनिक निजी भारीदारी (पीपीपी) मोड के अधीन लिकिवड कार्गो प्रहस्तन सुविधा तथा शिप बंकरिंग टर्मिनल विकसित करने का प्रस्ताव किया है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन नीति निदेश के रूप में सरकार द्वारा जारी किए गए फरवरी 2008 के दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि सभी पीपीपी परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क सीमाएं अपफ्रंट निर्धारित की जानी चाहिए जिसके लिए उक्त दिशानिर्देशों की घोषणा के बाद बोलियां आमंत्रित की जाएंगी। तदनुसार, कैपीटी से प्राप्त प्रस्ताव फरवरी 2008 में सरकार द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के आधार पर उक्त सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने वाले लिकिवड कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह उल्लेखनीय है कि कैपीटी ने पुष्टि की है कि यह परियोजना कैपीटी की पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।

कैपीटी को यह स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क बंकर ईंधन तथा पीओएल, और अन्य लिकिवडों आदि का प्रहस्तन करने के लिए लिकिवड कार्गों प्रहस्तन सुविधा और शिप बंकरिंग टर्मिनल के लिए है। यदि लिकिवड कार्गों प्रोफाइल प्रस्तावित सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए एक बदलाव परिकल्पित करता है तो कार्गो में लिए जाने के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी।

(ii). कैपीटी ने जनवरी 2013 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के आधार पर, कैपीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 फरवरी 2013 के कारब के अधीन संशोधित प्रस्ताव अप्रेषित किया था। प्रस्ताव में सशोधन मुख्य रूप से भारी निकर्षण की लागत में अनुमानित वृद्धि के साथ-साथ परिचालन लागतों के भाग के रूप में लाइसेंस शुल्कों में वृद्धि के संदर्भ में है। तत्पश्चात, कैपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 फरवरी 2013 द्वारा, पोतों को आपूर्ति के लिए बार्जों द्वारा बंकर ईंधन के वापिस प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। मामले की कार्यवाही के दौरान फरवरी 2013 में कैपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ प्रेषित कैपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर विचार किया गया है।

(iii). अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वीओटी प्रचालक को आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क के निर्धारा के संबंध में शुरू में कैपीटी द्वारा उठाया गया मुद्रा 19 फरवरी 2013 को इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई में हल किया गया है। पत्तन सहमत था कि अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए परिचालन लागत में लाइसेंस शुल्क के अनुमान के लिए इसकी कियाया अनुसूची में यथा निर्धारित लाइसेंस शुल्क पर विचार करने के संबंध में अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित नीति पत्तन पर बायकारी है। यह उल्लेखनीय है कि कैपीटी ने अपनी दर अनुसूची में निर्धारित दरों के आधार पर लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है।

(iv). कैपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव टैक फार्म को पाइपलाइनों के माध्यम से लिकिवड कार्गो का परिवहन करते हुए लिकिवड कार्गो का प्रहस्तन परिकल्पित करता है। विशेष प्रश्न के संबंध में, कैपीटी ने पुष्टि की है कि पाइपलाइनों के आकार उपयुक्त हैं और यह सर्वोत्तम क्षमता की गणना के लिए सुविधारित प्रहस्तन दरों के अनुरूप है। कैपीटी ने भी बताया है कि रियायत समझौता पाइपलाइनों की न्यूनतम अपेक्षा के बारे में बताएगा ताकि प्रहस्तन दरों तथा परियोजना की सर्वोत्तम क्षमता के साथ तालमेल बिठा सके। तथापि, रियायत समझौते में उक्त प्रावधान को शामिल करने से वह परिदृश्य करव नहीं होगा जहां परिचालक उच्चतर पम्बिंग दर वाली पाइपलाइनों के उच्चतर आकार को लेना होगा जिसके परिणामस्वरूप लिकिवड कार्गो बर्थ की उत्पादकता में बढ़ोतरी होगी, अपेक्षा इसके कि सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए विचार किया जाए। इस

संबंध में, केपीटी ने विशेष रूप से कहा है कि रियायत समझौता में केवल न्यूनतम अपेक्षा दी गई होगी और उच्चतर स्तर का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। तथापि, उपयोक्ता हित सुनिश्चित करने के लिए, केपीटी रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा सर्वोत्तम क्षमता प्रहसित किए जाने की अपेक्षा उच्चतर यातायात के परिदृश्य में प्रशुल्क संशोधन के लिए प्राक्धान शामिल करने के लिए सहमत है।

किन्तु, ऊपर केपीटी द्वारा बताई गई स्थिति के आधार पर, इसके बाद यथा चर्चा किए गए विभिन्न लिकिवडों के लिए प्रहस्तन दरों के आधार पर केपीटी में लिकिवड कार्गों सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के साथ मौजूदा विश्लेषण कार्य करता है।

(v). केपीटी ने प्रस्तावित सुविधा के लिए 65508 वर्ग मी. भूमि क्षेत्र और 13110 वर्ग मी. जल क्षेत्र के आबंटन का प्रस्ताव किया है। 65508 वर्ग मी. भूमि क्षेत्र में से 55000 वर्ग मी. भूमि को टैक फर्मों के लिए बैकअप क्षेत्र के रूप में उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। शेष क्षेत्र सहायक सुविधाओं जैसे जेटटी, पहुंचमार्ग, जेटटी तथा अप्रोच के बीच संपर्क प्लेटफार्म, फायर हाउस, एचएमटी, क्रू कार्यालय आदि के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। केपीटी ने यह पुष्टि भी की है कि भूमि का प्रस्तावित आबंटन पत्तन की भूमि उपयोग योजना के अनुसार है। लिकिवड कार्गों के प्रहस्तन के लिए कुल क्षेत्र अपेक्षा हेतु पत्तन का निर्णय इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(vi). बार्ज प्रहस्तन सुविधा में लिकिवड कार्गों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में, केपीटी लिकिवड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुसरित देखा गया है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासारिक है कि लिकिवड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के आबंटन को दो समूहों अर्थात् प्रहस्तन प्रभार तथा विविध प्रभार में निर्धारित करता है। दिशानिर्देशों में कहा गया है कि प्रहस्तन प्रभारों में टैकों में भंडारण के लिए प्रभार शामिल हैं। संदर्भमें, केपीटी ने पूँजी लागतों को प्रहस्तन प्रभारों तथा भंडारण प्रभारों के लिए प्रासंगिक परिचालन लागतों आदि में अलग-अलग बांटा गया है। परिणामस्वरूप, इसने विभिन्न लिकिवड कार्गों के प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए विभिन्न प्रति टन दर पर निर्धारित किया है। चूंके केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण ज्यादा विस्तृत है और व्याख्यायित है, इसलिए इसपर विश्लेषण में विचार किया गया है।

(vii). सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता:

(क). लिकिवड कार्गों की प्रतिशत हिस्सेदारी अर्थात् पीओएल तथा बंकर ईंधन 36.12 प्रतिशत पर और अन्य लिकिवड 63.88 प्रतिशत पर और लिकिवड कार्गों की प्रहस्तन दर क्रमशः 1000 टन/घंटा और 300 टन/घंटा तथा 70 प्रतिशत उपयोगिता पर विचार करते हुए, केपीटी ने सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता 3.39 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निर्धारित की है।

(ख). पीओएल तथा बंकर ईंधन की 36.12 प्रतिशत और अन्य लिकिवड 63.88 प्रतिशत पर प्रतिशत हिस्सेदारी केपीटी में पिछले पांच वर्षों के दौरान उसी कार्गो के लिए वास्तविक आंकड़ों पर आधारित बताई गई है।

(ग). 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कच्चे तेल, पीओएल उत्पादों, एलपीजी/एलएनजी तथा अन्य लिकिवडों के लिए क्रमशः 5000 टन/घंटा, 1000 टन/घंटा, 250 टन/घंटा और 300 टन/घंटा की दर से प्रहस्तन प्रतिमानक निर्धारित करते हैं।

पीओएल तथा अन्य लिकिवडों के लिए क्रमशः 1000 टन प्रति घंटा और 300 टन प्रति घंटा की दर से प्रहस्तन दर अपफ्रंट दिशानिर्देशों में उक्त कार्गो के लिए निर्धारित प्रहस्तन दरों के अनुसार देखी गई है।

बंकर ईंधन के संबंध में, केपीटी ने दिशानिर्देशों में पीओएल के लिए यथा निर्धारित 1000 टन प्रति घंटा का प्रहस्तन प्रतिमानक अंगीकृत किया है। जब बंकर ईंधन के लिए भी उक्त प्रहस्तन दर पर विचार करने का औचित्य मांगा गया था तो केपीटी ने यह स्पष्ट करने की मांग की थी कि बंकर ईंधन लिकिवड मदों के पीओएल समूह के हिस्से के रूप में सुविचारित किया जाना है। इससे अलावा, बार्जों के माध्यम से बीच समुद्र में जलयानों को आपूर्ति के लिए बंकर ईंधन प्रहसित किया जाएगा और, इसलिए, इसने बंकर ईंधन के लिए 1000 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर का औचित्य बताने की मांग की है।

(घ). इस प्रकार, 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 3.39 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष की दर से प्रस्तावित लिकिवड कार्गों प्रहस्तन सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता, पत्तन द्वारा यथा निर्धारित, पर विश्वास किया गया है।

(viii). हालांकि भंडारण क्षमता का परिकलन लिकिवड टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित नहीं है, परन्तु यह लगता है कि लिकिवड कार्गो के भंडारण के लिए प्रयुक्त टैक फार्मों की क्षमता का इस मामले में पत्तन द्वारा सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता पर प्रभाव पड़ सकता है। केपीटी ने उपयोक्ताओं/औद्योगिक खिलाड़ियों के सुझाव के आधार पर भंडारण टैक फार्म और बंकर भंडारण टैक फार्म क्रमशः 132,000 केएल और 32,500 केएल पर विचार किया है। यह एक समय में लिकिवड कार्गो की 90 प्रतिशत घनत्व पर लगभग 1.48 लाख टन भंडारण क्षमता में परिवर्तित होती है। युनाइटेड लाइनर एंजेसीज इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड (यूएलएआईपीएल) द्वारा की गई इस टिप्पणी के संदर्भ में कि भंडारण टैकों की क्षमता 3.39 मिलियन टन की सर्वोत्तम प्रहस्तन क्षमता के लिए पर्याप्त नहीं है, भंडारण टैक फार्म और बंकर भंडारण टैक फार्म के लिए क्षमता लगभग 30 के अनुपात में आने की संभावना है जिसके परिणामस्वरूप लगभग 12 दिनों का विशम समय होगा जोकि केपीटी के अनुसार प्रचलित बाजार डायनमिक्स के अनुसार है। इसके अलावा, चूंकि पत्तन के समीप निजी भंडारण टैक हैं, इसलिए लिकिवड कार्गो ऐसे निजी भंडारण टैकों में स्थानान्तरित किया जा सकता है, वर्तोंके पत्तन ने कहा है कि वह तेल जेटटी में प्रहसित लिकिवड कार्गो को टैकों में आवश्यक रूप से भंडारित किए जाने पर जोर नहीं देगा। अतः, भंडारण क्षमता में अपर्याप्तता, यदि कोई हो, का केपीटी द्वारा सुविचारित परियोजना माडल पर प्रभाव दिखाई नहीं देता है।

(ix). पूँजी लागत:

(क). प्रहस्तन गतिविधि:

केपीटी द्वारा यथा अनुमानित प्रहस्तन गतिविधि के लिए पूँजी लागत ₹ 94.42 करोड़ है जिसमें से ₹ 40.90 करोड़ सिविल पूँजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है और शेष ₹ 53.52 करोड़ उपस्कर पूँजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है।

(i). सिविल कार्यः

(क). अपफ्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुत रूपसे लिकिवड कार्गो टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्य दर्शाता है और सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए पत्तन से अपेक्षा करता है। सुविधा में किए जाने के लिए प्रस्तावित सिविल कार्यों की प्रकृति सामान्यतः लिकिवड कार्गो टर्मिनल के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट की गई सिविल कार्यों की मानक सूची का पालन करती है। लिकिवड कार्गो के प्रहस्तन से संबंधित अनुमानित ₹0 40.90 करोड़ की सिविल लागते अस्थायी फैसिंग दीवार (बारबड वायर), अनुषंगी सिविल अवसंरचना सुविधाओं, अप्रोच ब्रिज (आकार: 450 मी. गुणा 10 मी.), अप्रोच ब्रिज संपर्क प्लेटफार्म (आकार: 114 मी. गुणा 10 मी.), फायर हाउस, एचएमटी, क्रू आफिस तथा 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित हैं।

(ख). केपीटी ने लगभग सभी सिविल कार्यों के संदर्भ में दर विश्लेषण भेजा है। जैसाकि दर विश्लेषण से देखा जा सकता है, केपीटी ने वर्ष 2011 के लिए इसकी दर अनुसूची और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर सिविल कार्यों का अनुमान लगाया गया देखा गया है। अनुषंगी सिविल अवसंरचना सुविधाओं के लिए ₹0 10 करोड़ की लागत एकमुश्त आधार पर की गई बताई गई है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत पर विश्वास किया गया है।

(ग). सिविल पूँजी लागत के अधीन, केपीटी ने अनुमानित सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूँजी लागत पर विचार किया है। इसी तरह, केपीटी ने अनुमानित उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूँजी लागत पर विचार किया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2008 के अपफ्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुमानित सिविल तथा उपस्कर के योग के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूँजी लागत का अनुमान लगाए जाना विनिर्दिष्ट करते हैं। इसकी बजाय केपीटी ने पूँजी लागत की तत्संबंधित श्रेणी के अधीन विविध लागत पर अलग से विचार किया है।

(ii). उपस्कर लागतः

(क). लिकिवड कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए, केपीटी ने दो मरीन लोडिंग तथा अनलोडिंग आर्म, तथा उनकी कीमत, अनुषंगी मदों सहित जेटटी टर्मिनल से टैंक फार्म तक 1.25 कि.मी. लम्बाई के पाइपलाइन की कीमत, अनुषंगी मदों सहित जेटटी टर्मिनल से बंकर भंडारण फार्म तक 1.00 कि.मी. की पाइप लाइन की कीमत परिकल्पित की है। सुविधा पर विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की सूची सामान्यतः लिकिवड कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर की मानक सूची का पालन करने में देखा गया है। वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड (वीओटीएल) ने बताया है कि कम से कम तीन अनलोडिंग आर्म्स अपेक्षित हैं। इस संबंध में, तेल जेटटी में मौजूदा स्थिति जैसा कार्यवाहियों के दोरान केपीटी द्वारा बताया गया है, दर्शाता है कि एक तेल जेटटी के लिए दो लदाई/उत्तराई आर्म्स पर्याप्त होंगे। यह स्थिति केपीटी द्वारा अर्जित अनुभव से प्रकट हुई है। अतः, तीसरे उपस्कर में निवेश विखंडित तथा निष्क्रिय हो सकता है और इस प्रकार उपयोक्ताओं पर बोझ पड़ सकता है।

(ख). केपीटी ने पाइपलाइनों की लागत के संदर्भ में दर विश्लेषण किया है। जैसाकि दर विश्लेषण से देखा जा सकता है, केपीटी ने पाइपों, पाइप बिछाने, वैल्विंग, सैंड ल्यास्टिंग, पैटिंग, पीयू कोटिंग की लागत, पेडस्टल निर्माण लागत, अप्रोच ब्रिज पर ढांचा लागत आदि के लिए प्रचलित बाजार दर के आधार पर पाइपलाइनों की लागत का अनुमान लगाया गया देखा गया है जिसमें कुल पाइपिंग लागत के 15 प्रतिशत की दर से अनुमानित पाइपलाइन कार्यों के लिए अनुषंगी मदों की लागत शामिल है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित पाइपलाइनों की लागत पर विश्वास किया गया है।

(ग). मरीन लदाई तथा उत्तराई आर्म्स की अनुमानित लागत के संबंध में, केपीटी ने बताया है कि कोटेशनों की अनुपलब्धता के अभाव में, मरीन लदाई तथा उत्तराई आर्म के लिए लागत उद्योग उपयोक्ताओं/अंशाधारकों के साथ सुझावों के आधार पर अनुमानित किए गए हैं। यह उल्लेखनीय है कि वीओटीएल ने ₹0 12 करोड़ के अनुमान का समर्थन किया है। यूंकि मरीन लोडिंग तथा अनलोडिंग आर्म की लागत साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है, इसलिए यह प्राधिकरण केपीटी द्वारा यथा अनुमानित मरीन लोडिंग तथा अनलोडिंग आर्म की लागत पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

(ख). बर्थिंग गतिविधि:

(i). केपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित ₹0 57.51 करोड़ की पूँजी लागतों का अनुमान लगाया है। अनुमानित लागत 5 बर्थिंग डॉल्फिनों, 4 कनेक्टिंग प्लेटफार्म, परिशोधित केपिटल ड्रेजिंग की लागत, 250 टन बोलार्ड, 3 सेल फेन्डरों, लेडर तथा 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित है।

(ii). केपीटी ने बर्थिंग डॉल्फिनों और कनेक्टिंग प्लेटफार्म की लागत के संदर्भ में दर विश्लेषण भेजा है। जैसाकि दर विश्लेषण से देखा गया है, केपीटी ने वर्ष 2011 की किराया अनुसूची और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर बर्थिंग डॉल्फिनों तथा कनेक्टिंग प्लेटफार्म की लागत का अनुमान लगाया है।

(iii). कपिटल ड्रेजिंग के संबंध में, केपीटी ने बताया है कि यह लागत प्रस्तावित तेल जेटटी के सामने 13 मीटर ड्राफ्ट अर्जित करने के लिए और ₹0 15.20 करोड़ से नैविगेशनल वैनल को इसके पहुंच मार्ग के लिए है। निकषित किए जाने के लिए

प्रस्तावित सिल्ट की मात्रा ₹0 384/- प्रति घन मी. की दर से 0.3958 मिलियन घन मी. अनुमानित की गई है। ₹0 384/- प्रति घन मी. की दर वर्ष 2010 में स्वीकार किए गए टैंडर पर आधारित बताई गई है। इसके अलावा, केपीटी ने ₹0 0.55 करोड़ की लागत से नेविगेशनल चैनल से जीरो पैनल तक केपिटल ड्रेजिंग की समानुपातिक लागत पर विचार किया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ₹0 15.75 करोड़ की दर से केपिटल ड्रेजिंग की लागत पर विश्वास किया गया है।

- (iv). केपीटी ने 250 टन बोलार्ड्स तथा लेडरों के लिए इकाई दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं और सैल फैन्डरों की लागत के समर्थन में गणनाएं भेजी हैं। उपर्युक्त उपस्कर की लागत जो साध्यता रिपोर्ट के अनुसार देखी गई है, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित अनुसार सुविचारित की गई है।
- (v). केपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित अनुमानित पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। हालांकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अनुमानित सिविल लागत के योग के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत के अनुमानन को विनिर्दिष्ट करते हैं, परन्तु बर्थिंग सेवा के अधीन विविध पूंजी लागत के अनुमानन के लिए दिशानिर्देशों में विशिष्ट रूप से कुछ नहीं कहा गया है। यह उल्लेखनीय है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीओपीटी), वी.ओ. चिदचरननार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में कोयला टार्मिनल, मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (कोओपीटी) में बहुउद्देशीय तथा अभियंक्रीत बर्थी, चेन्नई पत्तन न्यास में लिविड कार्गो के प्रहस्तन के लिए बार्ज प्रहस्तन सुविधा की विभिन्न परियोजनाओं के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के मामले में, इस प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अधीन आकस्मिकाओं को पूरा करने के लिए 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। उपर्युक्त मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के मददेनजर, बर्थ की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से बर्थिंग गतिविधि के अधीन विविध पूंजी लागत को लेखाबद्ध किया गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

(ग). भंडारण गतिविधि:

- (i). पीओएल तथा अन्य लिविड स्टोरेज टैंक फार्म:

केपीटी द्वारा यथा अनुमानित पीओएल तथा अन्य लिविड कार्गो के भंडारण के लिए पूंजी लागत ₹0 64.11 करोड़ है जिसमें से ₹0 47.36 करोड़ सिविल पूंजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है और शेष ₹0 16.75 करोड़ उपस्कर पूंजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है।

(क). सिविल लागतें:

- (i). केपीटी ने ₹0 47.36 करोड़ के पीओएल तथा अन्य लिविड कार्गो के भंडारण से संबंधित सिविल लागतों का अनुमान लगाया है। यह अनुमानित लागत टैंक फार्म के विकास, बाउंड्री वॉल, भवनों, सीवरेज, जल आपूर्ति आदि और 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित हैं।

- (ii). केपीटी ने लगभग सभी सिविल कार्यों के संदर्भ में दर विश्लेषण भेजा है। जैसाकि दर विश्लेषण से देखा गया है, केपीटी ने वर्ष 2011 के लिए अपनी दर अनुसूची और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर सिविल कार्यों का अनुमान लगाया है।

- (iii). पीओएल तथा अन्य लिविड भंडारण टैंक के लिए सिविल पूंजी लागतों में 240 पत्तन क्वार्टरों को ढहाने के परिणामस्वरूप भूमि के मौजूदा रिक्लेमेशन के लिए रियायतप्राप्तकर्ता अपफ्रंट से केपीटी द्वारा वसूली के संबंध में केपीटी द्वारा सुविचारित ₹0 1.34 करोड़ की राशि शामिल है। केपीटी ने यह भी बताया है कि 5.5 हेक्टेयर का भूमि क्षेत्र जिसपर रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा विकसित किया जाने वाला फार्म टैंक परिकल्पित किया गया है, वर्तमान में आंशिक रूप से रिक्लेम किया गया है। चूंकि उक्त आंशिक रूप से विकसित किया गया क्षेत्र रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा की जाने वाली कुल भरत की लागत को कम किया जा सकता था, परन्तु केपीटी ने अपफ्रंट मूल्य के रूप में ₹0 1.34 करोड़ की राशि पर विचार किया है। यह केपीटी से विदित है कि केपीटी द्वारा सुविचारित ₹0 1.34 करोड़ का मूल्य रिक्लेम की गई भूमि पर उक्त 240 क्वार्टरों के निर्माण के समय पहले से खर्च की गई रिक्लेम की गई भूमि की भरत की लागत के मौजूदा बाजार मूल्य का प्रतिनिधित्व करता है। रिक्लेम किए गए क्षेत्र के लिए ₹0 1.34 करोड़ की लागत प्रचलित बाजार दरों पर विचार करते हुए परिणित की गई बताई गई है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (iv). पहले उल्लिखित कारणों से, सिविल लागतों के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत, पत्तन द्वारा यथा निर्धारित, पर विचार किया गया है।

(ख). अभियांत्रिक लागतें:

- (i). केपीटी ने पीओएल तथा अन्य लिविड कार्गो के भंडारण से संबंधित ₹0 16.75 करोड़ के अभियांत्रिक लागतों का अनुमान लगाया है। यह अनुमानित लागत टैंक फार्म के विकास के लिए अभियांत्रिक लागत, अग्निशमन और 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित है।

- (ii). हालांकि केपीटी ने अभियांत्रिक लागतों के संदर्भ में दर विश्लेषण भेजा है, परन्तु यह देखा गया है कि लागतों का एकमुश्त आधार पर अनुमान लगाया गया है। वीओटीएल तथा आईएमसी लि. ने

महसूस किया है कि स्टोरेज टैंक की कीमत कम है। तथापि, इसका किसी विश्लेषण द्वारा समर्थन नहीं किया गया है। इस संबंध में हमें भी केपीटी के मर्तों का लाभ नहीं होगा क्योंकि आईएससी लि. की टिप्पणियों पर केपीटी की टिप्पणियां इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक प्राप्त नहीं हुई थीं। चूंकि अभियांत्रिक लागत साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है, यह प्राधिकरण केपीटी द्वारा यथा अनुमानित अभियांत्रिक लागत पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (iii). पहले उल्लिखित कारणों से, अभियांत्रिक लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत पर विचार किया गया है।

- (ii). बंकर ईंधन भंडारण टैंक फार्म :

केपीटी द्वारा यथा अनुमानित बंकर ईंधन के भंडारण के लिए पूँजी लागत ₹ 18.87 करोड़ है जिसमें से ₹ 14.19 करोड़ सिविल पूँजी लागतों के लिए अनुमानित किए गए हैं और शेष ₹ 4.68 करोड़ उपस्कर पूँजी लागतों के लिए अनुमानित किए गए हैं।

- (क). सिविल लागतें:

- (i). केपीटी ने बंकर ईंधन के भंडारण से संबंधित ₹ 14.19 करोड़ की सिविल लागतों का अनुमान लगाया है। यह अनुमानित लागत टैंक फार्म के विकास, बाउंड्री वॉल, भवनों, सीवरेज, जल आपूर्ति आदि और 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित है।
- (ii). केपीटी ने लगभग सभी सिविल कार्यों के संदर्भ में दर विश्लेषण भेजा है। जैसाकि दर विश्लेषण से देखा गया है, केपीटी ने वर्ष 2011 के लिए अपनी दर अनुसूची और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर सिविल कार्यों का अनुमान लगाया दिखाई देता है।
- (iii). पहले उल्लिखित कारणों से, सिविल लागतों के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत, पत्तन द्वारा यथा निर्धारित, पर विचार किया गया है।

- (ख). अभियांत्रिक लागतें:

- (i). केपीटी ने बंकर ईंधन से संबंधित ₹ 4.68 करोड़ अभियांत्रिक लागतों का अनुमान लगाया है। यह अनुमानित लागत टैंक फार्म के विकास, अग्निशमन तथा 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत का अनुमान लगाया है।
- (ii). हालांकि केपीटी ने अभियांत्रिक लागतों के संदर्भ में दर विश्लेषण भेजा है, परन्तु यह देखा गया है कि लागतों का अनुमान एकमुश्त आधार पर लगाया गया है। चूंकि अभियांत्रिक लागतों की लागत साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है, इसलिए यह प्राधिकरण केपीटी द्वारा यथा अनुमानित अभियांत्रिक लागत पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।
- (iii). पहले उल्लिखित कारणों से, अभियांत्रिक की 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत, पत्तन द्वारा यथा निर्धारित, सुविचारित की गई है।

- (x). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित पूँजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।

- (xi). परिचालन लागत:

- (क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

- (i). बिजली लागत:

पत्तन द्वारा 1.05 हैक्टेयर क्षेत्र (जेटटी क्षेत्र, अप्रोच, संबद्ध मदो) की रोशनी के लिए ₹ 9.38 प्रति इकाई की दर से 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर पर बिजली लागत का अनुमान लगाया है।

रोशनी के लिए 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष का उपभोग अपकंठ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।

केपीटी ने ₹ 9.38 प्रति इकाई की दर के समर्थन में गणनाएं भेजी हैं। इससंलिए, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ₹ 9.38 प्रति इकाई की बिजली लागत पर इस विश्लेषण में विवार किया गया है।

- (ii). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपस्कर लागतों के 2 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।

- (iii). बीमा लागत केपीटी द्वारा सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।

- (iv). मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और पाइपलाइनों की लागत पर 13.91 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार है।
- (v). अपफ्रंट दिशानिर्देश सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर 'अन्य व्ययों' का अनुमान विनिर्दिष्ट करते हैं। तथापि, कंपीटी ने केवल उपस्कर की लागत के 1 प्रतिशत पर 'अन्य व्ययों' का अनुमान लगाया है। 'अन्य व्यय' सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है, जैसा दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (vi). लाइसेंस शुल्कः
अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया जाना चाहिए।
यह याद किया जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/21/2010—सीओपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा कंपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पटटा किये निर्धारित किए थे।
लाइसेंस शुल्क लागू वृद्धि कारक को लेखा में लेने के बाद मैं इफको तथा मैं आईओसीएल (एलपीजी) को लीडिंग तथा रेलवे साइडिंग के बीच ओल्ड कांडला में स्थित श्रेणी – छ 'लिविड भंडारण टैंकों की भूमि' के लिए प्रासंगिक कंपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार दरों के आधार पर ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. प्रतिमाह की दर पर 10508 वर्ग मी. जेट्रटी क्षेत्र, पहुंचमार्ग आदि के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित किया गया है। इसी तरह, लाइसेंस शुल्क 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट भूमि क्षेत्र के लिए लागू सुविचारित दर के 50 प्रतिशत ₹ 30.97 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर पर 13110 वर्ग मी. जल क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित किया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित लाइसेंस शुल्क पर विश्लेषण में विचार किया गया है। संयोगवश, अनुरक्षण निकर्षण लागत लिविड कार्गो बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के अन्य मामलों में बर्थों की परिचालन लागत में सुविचारित किया गया है।
- (x). बर्थिंग गतिविधि:
(i). दिशानिर्देश बर्थिंग सेवा के लिए परिचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। अनुरक्षण लागत के अलावा, कंपीटी ने बर्थिंग सेवा की परिचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा तथा मूल्यहास पर विचार किया है।
हालांकि दिशानिर्देश परिचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करते हैं और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की बजह से मूल्यहासित होगा इससे भी इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को मान्यता दी गई थी और बीमा तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा निर्धारित करने के लिए सुविचारित किए गए थे।
ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत तत्व और 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास लागत बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए परिचालन लागत का अनुमान लगाने के समय भी इस मामले में विचार किए गए हैं।
- (ii). इसके अलावा, बर्थिंग गतिविधि के लिए परिचालन लागत अनुमानन में, केपिटल निकर्षण लागत के 10 प्रतिशत पर अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत का एक तत्व है। चूंकि केपिटल निकर्षण के प्रतिशत रूप में अनुरक्षण निकर्षण आवश्यकता कंपीटी द्वारा मॉडल अध्ययनों के अनुसार निर्धारित किया जाना बताया गया है, विश्लेषण में इसपर विश्वास किया गया है।
- (g). भंडारण गतिविधि:
(i). पीओएल तथा अन्य लिविड टैंक फार्म:
(क). बिजली लागतः
बिजली लागत ₹ 9.38 प्रति इकाई की दर से 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष पर 4.50 हैक्टेयर बैकअप क्षेत्र की रोशनी के लिए पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।
रोशनी के लिए 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष का उपभोग अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
पहले उल्लिखित कारणों से, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ₹ 9.38 प्रति इकाई की बिजली लागत इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (ii). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपस्कर लागतों के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (iii). बीमा लागत कंपीटी द्वारा सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है।

- (iv). मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासांगिक समूह के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और भंडारण टैकों की लागत पर 13.91 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार है।
- (v). अपफ्रंट दिशानिर्देश 'अन्य व्ययों' का अनुमानन सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर विनिर्दिष्ट करते हैं। अन्य व्ययों के अनुमानन का तरीका अस्पष्ट रह गया है। अतः, 'अन्य व्यय' दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर पुनः परिकलित किया गया है।
- (vi). लाइसेंस शुल्क:
- अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किए जाने हैं।
- यह याद किया जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/21/2010–सीओपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा केपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पट्टा किराये निर्धारित किए थे।
- लाइसेंस शुल्क लागू वृद्धि कारक को लेखा में लेने के बाद मै. इफको तथा मै. आईआसीएल (एलपीजी) को लीडिंग तथा रेलवे साइडिंग के बीच ओल्ड कांडला में स्थित श्रेणी – छ 'लिविड भंडारण टैकों की भूमि' के लिए प्रासांगिक केपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार दरों के आधार पर ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. प्रतिमाह की दर पर 45000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित किया गया है। पत्तन द्वारा सुविचारित लाइसेंस शुल्क विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (vii). बंकर ईंधन टैक फार्म:
- (क). बिजली लागत:
- पत्तन द्वारा ₹ 9.38 प्रति इकाई की दर से 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर पर 1 हैक्टेयर बैकअप क्षेत्र की रोशनी के लिए पत्तन द्वारा बिजली लागत का अनुमान लगाया है।
- रोशनी के लिए 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष का उपभोग अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- पहले उल्लिखित कारणों से, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ₹ 9.38 प्रति इकाई की बिजली लागत पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपस्कर लागतों के 2 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (ग). बीमा लागत केपीटी द्वारा सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (घ). मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासांगिक समूह के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और पाइपलाइनों की लागत पर 13.91 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार है।
- (ङ). अपफ्रंट दिशानिर्देश सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर 'अन्य व्ययों' का अनुमानन विनिर्दिष्ट करते हैं। अन्य व्ययों के अनुमानन का तरीका अस्पष्ट रह गया है। 'अन्य व्यय' सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है, जैसा दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (च). लाइसेंस शुल्क:
- अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया जाना चाहिए।
- यह याद किया जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/21/2010–सीओपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा केपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पट्टा किराये निर्धारित किए थे।
- लाइसेंस शुल्क लागू वृद्धि कारक को लेखा में लेने के बाद मै. इफको तथा मै. आईआसीएल (एलपीजी) को लीडिंग तथा रेलवे साइडिंग के बीच ओल्ड कांडला में स्थित श्रेणी – छ 'लिविड भंडारण टैकों की भूमि' के लिए प्रासांगिक केपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार दरों के आधार पर ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. प्रतिमाह की दर पर 10000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित किया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित लाइसेंस शुल्क इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (xii). लिविड कार्गो टर्मिनल के लिए केपीटी द्वारा जमा किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है।

- (क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:
- (i). लिकिवड कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा जोकि परिचालन लागत तथा नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का योग है, पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 27.48 करोड़ के स्थान पर ₹ 27.89 करोड़ अनुमानित किया गया है।
 - (ii). जैसाकि इस नोट की तथ्यात्मक स्थिति में चर्चा की गई है, केपीटी ने पोतों को आपूर्ति के लिए बाज़ी द्वारा बंकर ईंधन के वापिस प्रहस्तन के लिए कुछ प्रभार वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित तेल जेटटी के बैंक साइड में प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित 50000 मीटर यातायात पर विचार करते हुए और पीओएल, ₹ 32.55 प्रति मीटर अर्थात् ₹ 16.28 प्रति मीटर पर बंकर ईंधन के लिए इसकी प्रस्तावित दर के 50 पर विचार करते हुए, केपीटी ने बंकर ईंधन के वापिस प्रहस्तन से ₹ 8.14 लाख वसूल होना निर्धारित किया है। चूंकि 50000 मीटर का अनुमानित यातायात 3.39 एमएमटीपीए की समग्र सर्वोत्तम क्षमता का भाग है, इसलिए यह तकसंगत है कि 3.39 एमएमटीपीए के प्रहस्तन से वसूलीयोग्य राजस्व अपेक्षा में वापिस प्रहस्तन से अलग से वसूल की जाने वाली ₹ 8.14 लाख की आय अलग की जानी चाहिए। तदनुसार, केपीटी ने विभिन्नप्रकार के कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर निर्धारित करने के लिए ₹ 27.48 करोड़ के प्रहस्तन से इसके अनुमानित राजस्व अपेक्षा से ₹ 8.14 लाख की राशि को अलग रखा गया है।
 - (iii). लिकिवड बल्क टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभारों के लिए कुल राजस्व अपेक्षा के 95 प्रतिशत और विविध प्रभारों के लिए 5 प्रतिशत का प्रभाजन विनिर्दिष्ट करता है। तथापि, केपीटी ने इस आधार पर विविध प्रभारों से सृजित होने वाले किसी राजस्व को प्रभाजित नहीं किया है कि इसमें किसी विविध गतिविधियों को चलाना परिकल्पित नहीं किया गया है। परिणामस्वरूप, केपीटी ने किसी विविध प्रभारों का प्रस्ताव किया हो दिखाई नहीं दिया। विविध प्रभारों के लिए राजस्व अपेक्षा के कुछ हिस्से को आवंटित करने के लिए अनुरोधके संदर्भ में भी, केपीटी ने बताया है कि कवरिंग आकस्मिकताओं जैसे स्पिलेज, लिकिवड कार्गो का रिसाव आदि के लिए लागत उपरिव्यय के रूप में शामिल की जानी है और टर्मिनल में प्रहस्तित प्रत्येक टन में बांटा जाना है, क्योंकि प्रत्येक प्रहस्तित टन में ऐसी आकस्मिकता का जोखिम होता है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित आकस्मिकताओं के लिए लेवी सहित समेकित प्रति टन दर के निर्धारण से ऐसी स्थिति निर्मित होगी जहां उपयोक्ता को तब भी भुगतान करने की अपेक्षा की जाएगी जब उसके लिकिवड कार्गो का कोई स्पिलेज या रिसाव नहीं हो। उसका अर्थ है, जिस उपयोक्ता का कार्गो स्पिल, रिसाव नहीं होता है और इस संबंध में बीओटी परिचालक से उक्त सेवाएं प्राप्त नहीं करेगा, यदि कोई हो, उस उपयोक्ता को प्रति सहायिका प्रदान करेगा जिसका कार्गो लीक, स्पिल हुआ हो। आकस्मिकताओं को कवर करने के लिए प्रहस्तन के साथ-साथ विविध लेवी के लिए पृथक दर का निर्धारण करने से उपयोक्ता को विविध प्रभार कवल तभी अदा करने होंगे यदि उसके लिकिवड कार्गो का स्पिलेज या रिसाव हुआ हो। यदि केपीटी का तर्क भी देखें कि प्रत्येक प्रहस्तित टन को आकस्मिकता का जोखिम होता है, तो परिचालक को किसी अलाभदायक स्थिति में नहीं रखा जाना चाहिए, क्योंकि वह लेवी के दो भिन्न-भिन्न शीर्षों अर्थात् प्रहस्तन एवं विविध प्रभार से राजस्व अर्जन की अपेक्षा जारी रखेगा। अतः, राजस्व अपेक्षाका 5 प्रतिशत विविध प्रभारों में प्रभाजित किया गया है, जैसा दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है, ताकि विविध सेवाओं के लिए प्रति टन दर निर्धारित की जा सके।

(iv). सुविधा में प्रहस्तित किए जाने वाले लिकिवड कार्गो के लिए अप्रफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं विभिन्न प्रकार के कार्गो की प्रहस्तन दर और प्रत्येक प्रकार के कार्गो के कार्गो कार्य दिवसों को लेखा में लेते हुए निर्धारित की गई हैं।

(v). सरकार के नीति निदेश के अनुसार, रियायी प्रशुल्क तटीय कार्गों (ताप कोयले से इतर तथा कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं सहित कोयला) के लिए सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अनाधिक निर्धारित करना होगा। तदनुसार, केपीटी ने 'अन्य लिकिवड' कार्गो के लिए विदेशी तथा तटीय कार्गो का हिस्सा क्रमशः 90 प्रतिशत और 10 प्रतिशत अनुमानित करते हुए पीओएल तथा बंकर ईंधन के लिए कोई तटीय दरें प्रस्तावित नहीं की हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इसके द्वारा परिकल्पित तटीय/विदेशी कार्गो का हिस्सा केपीटी में देखे गए रेतिहासिक अनुपात पर आधारित है। 'अन्य लिकिवड' कार्गो के मामले में पत्तन द्वारा परिकल्पित विदेशी/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। केपीटी अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए विदेशी/तटीय कार्गो के उनके वैयक्तिक संघटन के संदर्भ में प्रत्येक लिकिवड कार्गो के लिए प्रहस्तन दर पर पहुँचा है।

(vi). ऊपर उल्लिखित कारणों से, ₹ 0.411 प्रति टन की विविध लेवी आकस्मिकताओं जैसे स्पिलेज, रिसाव आदि को कवर करने के लिए निर्धारित की गई है।

(ख). बर्थिंग गतिविधि:

पहले स्पष्ट किए गए विश्लेषण के आधार पर, बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा ₹ 0.1369 करोड़ परिगणित होता है, जैसा पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है। पोतों की औसत जीआरटी 40625 जीआरटी और प्रचालन घंटे 6132 पर विचार करते हुए, केपीटी ने कुल जीआरटी घंटे निर्धारित किए हैं। विदेशी तथा तटीय पोतों के 90:10 के अनुपात पर विचार करते हुए, केपीटी में प्रचलित रुझान के आधार पर, पत्तन ने विदेशगामी पोतों के लिए ₹ 0.57 प्रति जीआरटी प्रति घंटा का बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किया है। पोतों की औसत जीआरटी 40625 जीआरटी पत्तन के अनुमान पर आधारित है कि 50000 डीडल्यूटी से 80000 डीडल्यूटी तक के पोत पत्तन पर आएंगे। केपीटी द्वारा 62.5 प्रतिशत पर सुविधारित डीडल्यूटी से जीआरटी में परिवर्तित करने के परिवर्तन कारक पर विश्वास किया गया है। इसलिए, पत्तन द्वारा यथा निर्धारित विदेशगामी पोतों के लिए ₹ 0.57 प्रति जीआरटी प्रति घंटा का बर्थ किराया प्रभार और तटीय पोतों के लिए ₹ 0.34 प्रति जीआरटी प्रति घंटा निर्धारित किया गया है।

केवल रूपे रूप में अपक्रंट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने के लिए अन्य महापत्तन न्यासों में अपक्रंट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया जा चुका है। रुपए मूल्यवर्गित बर्थ किराये के लिए केपीटी का प्रस्ताव अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

(ग). भंडारण गतिविधि:

(i). पीओएल तथा अन्य लिकिवड भंडारण टैक फार्म:

(क). पहले स्पष्ट किए गए विश्लेषण के आधार पर, पीओएल तथा अन्य लिकिवड भंडारण टैक फार्म से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 0 19.09 करोड़ के बजाय ₹ 0 19.17 करोड़ परिणामित होती है।

(ख). टैक फार्म की क्षमता 132000 केल पर विचार करते हुए, जैसाकि पहले चर्चा की गई है, 0.9 के घनत्व कारक के साथ, 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 365 दिनों के लिए, केपीटी ने ₹ 6.29 प्रति टन प्रतिदिन का भंडारण प्रभार निर्धारित किया है। राजस्व अपेक्षा में बदलाव के मददेनजर, ₹ 6.31 प्रति टन प्रतिदिन का भंडारण प्रभार परिणामित किया गया है। टनभार रूप में भंडारण प्रभारों का निर्धारण उपयोक्ताओं में से एक द्वारा किए गए अनुरोध को पूरा किया गया है।

(ii). बंकर ईंधन भंडारण टैक फार्म:

(क). पहले स्पष्ट किए गए विश्लेषण के आधार पर, बंकर ईंधन भंडारण टैक फार्म से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ₹ 0 5.37 करोड़ की बजाय ₹ 0 5.39 करोड़ परिणामित होता है।

(ख). टैक फार्म की क्षमता 32500 केल पर विचार करते हुए, जैसाकि पहले चर्चा की गई है, 0.9 के घनत्व कारक के साथ, 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 365 प्रचातन दिवसों के लिए, केपीटी ₹ 7.19 प्रति टन प्रतिदिन के भंडारण प्रभार पर पहुंचा है। राजस्व अपेक्षा में बदलाव के मददेनजर, ₹ 7.21 प्रति टन प्रतिदिन का भंडारण प्रभार परिणामित किया गया है।

(xiii). प्रस्तावित अपक्रंट अनुसूची में, केपीटी ने सामान्य शब्दों जैसे तटीय पोत, विदेशी पोत, निःशुल्क अवधि, पत्तन, प्रतिदिन, टीएमपी, टन के लिए परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं। ये परिभाषाएं अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों और अन्य महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के दरमानों में तत्संबंधी शब्द के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार पाए गए हैं।

(xiv). केपीटी ने कुछ सामान्य शर्तें जैसे विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज की वसूली को शासित करने वाली शर्तें, बिलों को पूर्णांकित करना, टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभारों की वसूली नहीं करना, तेल टर्मिनल की तट आधारित सुविधाओं के खराब होने अथवा अनुपलब्धता की वजह से या टर्मिनल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से तेल पोतों के निष्क्रिय रहने की स्थिति में बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट प्रदान करना प्रस्तावित की गई हैं जो केपीटी के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाए गए हैं।

(xv). कुछ सामान्य शर्तें जैसे अधिकतम दरों से कम प्रभार वसूल करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को प्रदान किए गए अधिकार को शासित करने वाली शर्तें, तटीय पोत रूप में पोत के वर्गीकरण के लिए तरीका निर्धारित करने वाली शर्तें भी अपक्रंट अनुसूचियों में निर्धारित किया गया है।

(xvi). बर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य शर्तें जैसे पोत द्वारा बर्थ अधिग्रहण किए जाने के समय से बर्थ किराये की अवधि परिकलित करना, बर्थ किराया जिसमें बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ अधिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, आग देखना, आदि और उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाना जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर खराब होने की वजह से या टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य अन्य किन्हीं कारणों से पोत उसके बर्थ में लगातार एक धंडे या उससे अधिक निष्क्रिय रहता है, पत्तन के दरमान और अन्य अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूचियों में भी निर्धारित शर्तों के अनुसार देखे गए हैं।

(xvii). केपीटी ने एक यह प्रावधान प्रस्तावित किया है कि निर्धारित प्रहस्तन प्रभार में कार्गो लदाई या उत्तराई प्रभार (जैसी भी स्थिति हो), पाइपलाइनों के माध्यम से परिवहन, घाटशुल्क, आदि शामिल होंगे। नोट में यह भी कहा गया है कि इसमें पोतों से कार्गों की उत्तराई और उसके भंडारण की जगह तक स्थानांतरण और आयात कार्गों के मामले में ट्रॉकों/टैकरों से कार्गों की उत्तराई और निर्यात कार्गों के मामले में भंडारण टैक फार्म पर ट्रॉकों/टैकरों से कार्गों की उत्तराई, कार्गो का लदाई खाल पर स्थानांतरण, पोतों तथा बार्जों पर लदाई शामिल हैं जिन्हें अनुमोदित किया गया है।

(xviii). केपीटी ने लिकिवड कार्गों के प्रहस्तन के लिए किन्हीं निःशुल्क दिवसों का प्रस्ताव नहीं किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.5 के अनुसार, निःशुल्क दिवसों की संख्या अलग-अलग पत्तनों द्वारा प्रस्तावित की जाए। दिया गया है कि किसी भी उपयोक्ता ने निःशुल्क दिवसों के निर्धारण नहीं किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, जिसे अनुमोदित किया गया है।

(xix). भंडारण अनुसूची के अधीन, सामान्य शर्तें जैसे निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गों के विराम के लिए टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशदिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होने वाले भंडारण प्रभार, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपार्जित नहीं होना जब टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है तब टर्मिनल प्रचालक कार्गों की डिलीवरी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो, पत्तन के दरमान और अन्य अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित शर्तों के अनुसार देखें गए हैं।

(xx). केपीटी ने भंडारण अनुसूची के अधीन टिप्पणी प्रस्तावित की है कि जोखिमपूर्ण लिकिवडों पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट की गई सामान्य दरों से दोगुनी वसूल किए जाएंगे। खंड 5.7.3 जोखिमपूर्ण कंटेनरों/कार्गों के मामले में प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रीमियम का निर्धारण विनिर्दिष्ट किया गया है। तदनुसार, दिशानिर्देश स्थिति दर्शाने के लिए उक्त टिप्पणी संशोधित की गई है।

(xxi). विधि प्रभार अनुसूची के अधीन, यह टिप्पणी निर्धारित की गई है कि विधि प्रभार स्पिलेज, रिसाव की स्थिति में क्षेत्र को साफ करने के लिए है।

14.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2008 से प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किए जाएंगे। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत का अनुमान और परिचालन लागत की इकाई दर वर्ष 2012 के अनुसार हैं, यह उपयुक्त पाया गया है और 1 जनवरी 2012 के अनुसार प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए विचार किए जाने हेतु आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक है।

14.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक परिचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक अधिकतम दरों तथा शर्तों के विवरण को शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रूख करेगा, जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है।

14.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों या निवर्चन की अपेक्षा का कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

14.4. परियोजना के लिए निष्पादन मानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से यह अपेक्षा की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन मानकों पर निष्पादन करे।

14.5. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क सुविधा में कुछ लिविड कार्गो के प्रहस्तन के संदर्भ में है। यदि कार्गो प्रोफाइल में कोई बदलाव किया जाता है तो अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी।

14.6. निजी प्रचालक के वास्तविक निष्पादन की इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत मिलती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाव करेगा और अपने निष्कर्ष कांडला पत्तन न्यास को अपेक्षित करेगा। यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो कांडला पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

14.7. टर्मिनल में वाणिज्यिक परिचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक को कांडला पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट पेश करनी होगी जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन का ब्योरा शामिल होगा।

15. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कांडला पत्तन न्यास में तेल टर्मिनल तथा शिप बंकिंग टर्मिनल पर पीओएल, बंकर ईंधन, अन्य लिविड कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है जिन्हें अनुबंध—II रूप में संलग्न किया गया है।

टी.एस. बालसुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/143/13]

अनुबंध—I

कांडला पत्तन न्यास में विकसित की जाने वाली तेल जेट्टी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	फरवरी 2003 का संशोधित प्रस्ताव	टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता	-	-
(क)	लिविड कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी:		
	– बंकर ईंधन, पीओएल (एस1)	36.12%	36.12%
	– अन्य लिविड (एस2)	63.88%	63.88%
(ख)	लिविड कार्गो की प्रहस्तन दर प्रतिदिन:		
	– बंकर ईंधन, पीओएल (पी1)	24000	24000
	– अन्य लिविड (पी2)	7200	7200
(ग)	सर्वोत्तम घाट क्षमता = $0.7 * ((एस1 * पी1) + (एस2 * पी2)) * 365$	3390015	3390015
	सर्वोत्तम क्षमता मिलियन टनों में / वार्षिक	3.39	3.39
II	पूंजी लागत	-	₹ in crores
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:		
(क)	सिविल लागतें		
	अस्थायी फैसिंग दीवार (बारड वायर)	0.16	0.16
	अनुकूली सिविल अवसरणा सुविधाएं	10.00	10.00
	अप्रोच ब्रिज (आकार: 450 मी x 10 मी)	18.61	18.61
	अप्रोच ब्रिज सर्पक प्लेटफार्म (आकार: 114 मी x 10 मी)	5.79	5.79
	फायर हाउस (आकार: 10 मी x 15 मी)	1.33	1.33
	एचएमटी (आकार: 7 मी x 7 मी)	2.25	2.25
	क्रू कार्यालय (आकार: 12 मी x 10 मी)	0.81	0.81

	विविध लागत @ 5%		1.95	1.95
		(क)	40.90	40.90
(ख)	उपस्कर लागतें			
	मरीन लदाई तथा उत्तराई आर्म		12.00	12.00
	अनुचंगी मदों सहित जेटटी टर्मिनल से टैक फार्म तक पाइप लाइन लागत (लगभग 1.25 कि.मी. लम्बाई)		30.29	30.29
	अनुचंगी मदों सहित जेटटी टर्मिनल से बंकर भंडारण फार्म तक पाइप लाइन लागत लगभग 1.00 कि.मी. लम्बाई)		8.68	8.68
	विविध लागत @ 5%		2.55	2.55
		(ख)	53.52	53.52
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागतें		94.42	94.42
ख.	बार्थिंग गतिविधि			
	5 सं. बार्थिंग डॉलिन (आकार: 24 मी x 15 मी)		23.15	23.15
	4 सं. संपर्क प्लेटफार्म (आकार: 45 मी x 15मी)		13.31	13.31
	केपिटल निकर्षण (बीओटी प्रयालक के लिए प्रमाणित)		15.75	15.75
	250 टन बोलार्ड्स		0.50	0.50
	3 सेल फैंडर		2.03	2.03
	लैडर		0.03	0.03
	विविध लागत @ 5%		2.74	2.74
	बार्थिंग गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागतें		57.51	57.51
ग.	भंडारण गतिविधि:			
(i)	पीओएल तथा अन्य लिविंग भंडारण टैक फार्म			
(क)	सिविल लागतें			
	टैक फार्म का विकास (मौजूदा भूमि रिकलमेशन के लिए अपक्रंट मूल्य के रूप में ₹0 1.34 करोड़ सहित)		37.87	37.87
	बाहरी दीवार		2.49	2.49
	भवन, सीवरेज, जल आपूर्ति आदि		4.74	4.74
	विविध प्रभार @ 5%		2.26	2.26
		(क)	47.36	47.36
(ख)	अभियांत्रिक लागतें			
	टैक फार्म के विकास के लिए अभियांत्रिक लागत		8.89	8.89
	अग्निशमन उपस्कर		7.06	7.06
	विविध प्रभार		0.80	0.80
		(ख)	16.75	16.75
	पीओएल तथा अन्य लिविंग भंडारण टैक फार्म के लिए कुल पूँजी लागतें		64.11	64.11
(ii)	बंकर ईंधन भंडारण टैक फार्म			
(क)	सिविल लागतें			
	टैक फार्म का विकास		7.66	7.66
	बाहरी दीवार		1.11	1.11
	भवन, सीवरेज, जल आपूर्ति आदि		4.74	4.74
	विविध प्रभार @ 5%		0.68	0.68
		(क)	14.19	14.19

- 38 -

(ख)	अभियांत्रिक लागतें			
	टैक फार्म के विकास के लिए अभियांत्रिक लागत		2.53	2.53
	अग्निशमन उपस्कर		1.93	1.93
	विविध प्रभार		0.22	0.22
		(ख)	4.68	4.68
	बंकर ईंधन भंडारण टैक फार्म के लिए कुल पूँजी लागतें		18.87	18.87
घ.	परियोजना की कुल पूँजी लागत (क + ख + ग)		234.91	234.91

III	परिचालन लागत	₹	in crores
क	कार्ग प्रहस्तन गतिविधि:		
(क). बिजली लागत		0.24	0.24
(केरीटी – 1.05 हैवटेयर भूमि * 240000 इकाईयां प्रति हैवटेयर @ ₹ 9.38 प्रति इकाई)			
(टीएएमपी – 1.05 हैवटेयर भूमि * 240000 इकाईयां प्रति हैवटेयर @ ₹ 9.38 प्रति इकाई)			
(ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण			
- सिविल कार्य (सिविल लागत पर 1 प्रतिशत)		0.41	0.41
- उपस्कर लागत (उपस्कर लागतों पर 2 प्रतिशत)		1.07	1.07
(ग). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)		0.94	0.94
(घ). मूल्यांकन			
- सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 3.34 प्रतिशत)		1.37	1.37
- उपस्कर लागत (उपस्कर लागतों पर 10.34 प्रतिशत)		1.30	1.30
-पाइपलाइन लागत (पाइपलाइन लागतों पर 13.91 प्रतिशत)		5.69	5.69
(ङ). लाइसेंस शुल्क			
(केरीटी – जेटटी के लिए – 10508 वर्ग मी. भूमि * ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. * 12 माह + वाटर फ्रंट – 13110 वर्ग मी. के लिए * ₹ 19.97 प्रति वर्ग मी. * 12 माह)		0.82	0.82
(टीएएमपी – जेटटी के लिए – 10508 वर्ग मी. भूमि * ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. * 12 माह + वाटर फ्रंट – 13110 वर्ग मी. के लिए * ₹ 19.97 प्रति वर्ग मी. * 12 माह)			
(च). अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत)		0.54	0.94
कार्ग प्रहस्तन गतिविधि के लिए परिचालन लागत		12.37	12.78
ख.	बर्थिंग गतिविधि:		
(क). मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रभार (निकर्षण के अलावा वर्थ के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)		0.42	0.42
(ख). मूल्यांकन (बर्थिंग गतिविधि की कुल पूंजी लागत का 3.34 प्रतिशत)		1.92	1.92
(ग). बीमा (बर्थिंग गतिविधि की कुल पूंजी लागत का 1 प्रतिशत)		0.58	0.58
(घ). अनुरक्षण निकर्षण (केपिटटन निकर्षण लागत का 10 प्रतिशत)		1.58	1.58
बर्थिंग गतिविधि के लिए परिचालन लागत		4.49	4.49
ग.	मंडारण गतिविधि:		
(i)	पीआएल तथा अन्य लिविंग बंडरारण टैक फार्म		
(क). बिजली लागत		1.01	1.01
(केरीटी – 4.5 हैवटेयर भूमि * 240000 इकाईयां प्रति हैवटेयर @ ₹ 9.38 प्रति इकाई)			
(टीएएमपी – 4.5 हैवटेयर भूमि * 240000 इकाईयां प्रति हैवटेयर @ ₹ 9.38 प्रति इकाई)			
(ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण			
- सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 1 प्रतिशत)		0.47	0.47
- उपस्कर लागत (उपस्कर लागतों पर 2 प्रतिशत)		0.34	0.33
(ग). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)		0.64	0.64
(घ). मूल्यांकन			
- सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 3.34 प्रतिशत)		1.58	1.58
- उपस्कर लागत (उपस्कर लागतों पर 10.34 प्रतिशत)		0.77	0.77
- बंडारण टैक लागत (पाइपलाइन लागतों पर 13.91 प्रतिशत)		1.30	1.30
(ङ). लाइसेंस शुल्क		2.16	2.16
(केरीटी - 45000 वर्ग मी. भूमि * ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. * 12 माह)			
(टीएएमपी - 45000 वर्ग मी. भूमि * ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. * 12 माह)			
(च). अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत)		0.57	0.64
पीआएल तथा अन्य लिविंग बंडरारण टैक फार्म के लिए परिचालन लागत		8.84	8.91
(ii)	बंकर ईंधन बंडरारण टैक फार्म		
(क). बिजली लागत		0.23	0.23
(केरीटी – 1 हैवटेयर भूमि * 240000 इकाईयां प्रति हैवटेयर @ ₹ 9.38 प्रति इकाई)			
(टीएएमपी – 1 हैवटेयर भूमि * 240000 इकाईयां प्रति हैवटेयर @ ₹ 9.38 प्रति इकाई)			
(ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण			
- सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 1 प्रतिशत)		0.14	0.14
- उपस्कर लागत (उपस्कर लागतों पर 2 प्रतिशत)		0.09	0.09
(ग). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)		0.19	0.19

(घ). मूल्यहास			
- सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 3.34 प्रतिशत)	0.47	0.47	
- उपस्कर लागत (उपस्कर लागतों पर 10.34 प्रतिशत)	0.21	0.21	
- भंडारण टेक लागत (पाइपलाइन लागतों पर 13.91 प्रतिशत)	0.37	0.37	
(ङ). लाइसेंस शुल्क	0.48	0.48	
(केरीटी - 10000 वर्ग मी. भूमि * ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. * 12 माह)			
(टीएमपी - 10000 वर्ग मी. भूमि * ₹ 39.94 प्रति वर्ग मी. * 12 माह)			
(च). अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत)	0.17	0.19	
बंकर ईंधन भंडारण टेक फार्म के लिए परिचालन लागत	2.35	2.37	

- 39 -

क्र.सं.	विवरण	फरवरी 2003 का संशोधित प्रस्ताव	टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
IV	अन्यान्य राजस्व अपेक्षा तथा अपक्रांत प्रशुल्क		
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:	-	
(i).	अन्यान्य राजस्व अपेक्षा	-	
	(क). कुल परिचालन लागत	12.37	12.78
	(ख). नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	15.11	15.11
	(ग). लिविंग ड्रेस अपेक्षा से कुल राजस्व अपेक्षा	27.48	27.89
(ii).	राजस्व अपेक्षा का प्रमाणन		
	(क). लिविंग ड्रेस प्रहस्तन प्रभार (केरीटी : एआरआर का 100 प्रतिशत, टीएमपी – एआरआर का 95 प्रतिशत)	27.48	26.49
	(ख). विविध प्रभार (केरीटी – एआरआर का 0 प्रतिशत, टीएमपी – एआरआर का 5 प्रतिशत)	0.00	1.39
	(ग). लिविंग ड्रेस प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	27.48	27.89
(iii).	लिविंग ड्रेस प्रहस्तन प्रभार	-	
	(क). लिविंग ड्रेस प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (३० करोड़ में) (वापिस प्रहस्तन परिचालन अतिरिक्त)	27.40	26.42
	- क्षमता (मीलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष)	3.39	3.39
	- प्रति टन प्रहस्तन दर (३० में)		
	- बंकर ईंधन, पीओएल	32.45	31.29
	- अन्य लिविंग	112.68	108.64
	(ख). विविध प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (३० करोड़ में)	0.00	1.39
	- क्षमता (मीलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष)	0.00	3.39
	- विविध प्रभार (३० प्रति टन)	0.00	4.11
	(ग). वापिस प्रहस्तन परिचालनों के लिए दर	16.23	15.65
ख.	भंडारण गतिविधि:		
(i).	पीआरएल तथा अन्य लिविंग ड्रेस भंडारण टेक फार्म		
	अन्यान्य राजस्व अपेक्षा		
	(क). कुल परिचालन लागत	8.84	8.91
	(ख). नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	10.26	10.26
	(ग). भंडारण गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	19.09	19.17
	टेक फार्म की क्षमता कि.ली. में	132000	132000
	परिचालन दिवसों की सं.	365	365
	सर्वोत्तम उपयोगिता	70%	70%
	भंडारण प्रभार प्रति टन प्रतिदिन (रुपयों में)	6.29	6.31
	भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति माह (रुपयों में)	188.72	189.42
(ii).	बंकर ईंधन भंडारण टेक फार्म		

अनुमति राजस्व अपेक्षा			
(क)	कुल प्रेरितालन लागत	2.35	2.37
(ख)	नियोजित पंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	3.02	3.02
(ग)	भंडारण गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	5.37	5.39
	टैक फार्म की क्षमता कि.ली. में	32500	32500
	प्रेरितालन दिवसों की सं.	365	365
	सर्वोत्तम उपयोगिता	70%	70%
	भंडारण प्रभार प्रति टन प्रतिदिन (रूपयों में)	7.19	7.21
	भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति माह (रूपयों में)	215.60	216.33
ग.	बर्थ किराया प्रभार		
(क)	प्रेरितालन लागत	4.49	4.49
(ख)	नियोजित पंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	9.20	9.20
(ग)	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा	13.69	13.69
	बर्थ किराया प्रभार (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) विदेशगामी पोतों के लिए ₹० में	0.57	0.57
	बर्थ किराया प्रभार (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) तटीय पोतों के लिए ₹० में	0.34	0.34

बर्थ किराया गणना:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	जैसा कोपीटी द्वारा दिया गया है	हमारे द्वारा यथा संशोधित
i.	पोत की सं.	सं.	1	1
ii.	पोत की औसत जीआरटी	टन	40625	40625
iii.	जेटटी में घंटों की सं.	टन	6132	6132
iv.	कुल जीआरटी घंटे (ii * iii)	जीआरटी घंटे	249112500	249112500
	-विदेशी (90%)	जीआरटी घंटे	224201250	224201250
	- तटीय (10%)	जीआरटी घंटे	24911250	24911250
v.	राजस्व अपेक्षा	₹० करोड़ों में	13.69	13.69
vi.	विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार	₹० प्रति जीआरटी प्रति घंटा	0.57	0.57
vii.	तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार	₹० प्रति जीआरटी प्रति घंटा	0.34	0.34

अनुबंध-II**कांडला पत्तन न्यास**

ओल्ड कांडला में लिविंग कार्गो तथा शिप बंकरिंग टर्मिनल का प्रहस्तन करने के लिए तेल जेटटी हेतु अफ्रंट प्रशुल्क अनुमूली

परिभाषाएँ

इस दसमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). “तटीय पोत” का अभिप्राय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत से है।
 - (ii). “विदेशी पोत” का अभिप्राय तटीय पोतों से इतर किसी पोत से है।
 - (iii). “निःशुल्क अवधि” का अभिप्राय उस अवधि से होगा जिस दौरान कार्गो को विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के बिना भंडारण की अनुमति दी जाएगी और इस अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस तथा टर्मिनल के गैर-प्रेरित दिवस अतिरिक्त होंगे।
 - (iv). “पत्तन” का अभिप्राय कांडला पत्तन न्यास से होगा।
 - (v). “प्रतिदिन” का अभिप्राय प्रति केलेंडर दिवस से है जब तक कि अन्यथा उल्लिखित न हो।
 - (vi). “टीएएमपी” का अभिप्राय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47क के अधीन गठित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से होगा।
 - (vii). “टन” का अभिप्राय एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।
- 1.1. **सामान्य निबंधन और शर्तें**

- (i) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 - (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 - (ग) वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
 - (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने के पश्चात् केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (ii) परिवर्तित सभी प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iii) उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iv) यदि कोई तेल पोत तेल टर्मिनल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी या टर्मिनल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोतों के निष्क्रिय होने की अवधि के दौरान उपर्याप्त रियायत प्राप्तकर्ता को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत प्राप्तकर्ता द्वारा छूट दी जाएगी।
- (v) पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक, नौवहन द्वारा जैसा इसका प्रमाणन किया गया है, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' पोत के बारे में निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए किसी प्रकार से प्रासंगिक नहीं होगा।
- (vi) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकते हैं।
 (ख) विदेशी ध्वज वाले विदेशी पोत को जहाजरानी निवेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य तटीय दरें उस समय से शुरू होंगी जब पोत तटीय माल की लदाई शुरू करता है।
 (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तभी तक प्रभार्य होंगी जब पोत तटीय कार्गो उतारने के कार्य पूर्ण करता है, उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दरें निर्गम पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 (ङ) जहाजरानी महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों के लिए पात्रता हेतु किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।
- (vii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया अन्य पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख) पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क तथा लौह गुटिकाओं और ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/घाट को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घटाशुल्क सहित प्रभार्य होनी चाहिए।
 (घ) विदेशी पत्तन से कार्गो, जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुरूपी पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने की अनुमति वाले पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर बहन किया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
 (ङ) तटीय कार्गो/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे।
- (viii) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान कर सकता है।
- टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित की गई दरों को लागू करने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होनी चाहिए।

2. बर्थ किराया प्रभार :

बर्थ में पहुंचने वाले अथवा समीप रहने वाले बार्ज तथा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होंगे :-

विदेशगामी पोत	रु. 0.57 प्रति जीआरटी प्रति घंटा
तटीय पोत	रु. 0.34 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

टिप्पणियां :

- बर्थ किराये की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण करने के समय से परिणामित की जाएगी।
- बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार, जैसे बर्थ अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, आग से बचाव निगरानी आदि शामिल हैं।
- बर्थ किराया उस अवधि के लिए वसूल नहीं किया जाएगा जब बार्ज टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से एक घंटा या उससे अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार :**3.1 ओल्ड कांडला पत्तन में तेल जेटटी पर लिविंग कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क की गणना ।**

तेल जेटटी पर लिविंग कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे।-

विवरण / कार्गो	प्रशुल्क रु. प्रति मी.ट. में
१ बंकर ईंधन तथा पीओएल (दोनों विदेशी तथा तटीय)	31.29
अन्य लिविंग (विदेशी यातायात)	108.64
अन्य लिविंग (तटीय यातायात)	65.18

टिप्पणी :

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो लदाई अथवा उत्तराई प्रभार (जैसी भी स्थिति हो), पाइपलाइनों के माध्यम से परिवहन, घाटशुल्क, आदि शामिल हैं।

- पोतों से कार्गो की उत्तराई और उसका भंडारण स्थान तक स्थानांतरण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों/टैंकरों पर लदाई, और
- निर्यात कार्गो के मामले में भंडारण टैंक फार्म में ट्रकों/टैंकरों से कार्गो की उत्तराई और लदाई स्थान पर कार्गो का स्थानांतरण, पोतों तथा बाजें पर लदाई।
- बाजें के माध्यम से जेटटी के पिछले हिस्से में प्रहस्तित किए जाने वाले बंकर ईंधनों के लिए प्रशुल्क “बंकरिंग ईंधन तथा पीओएल” श्रेणी के लिए लागू उपर्युक्त दर के 50 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।

4. भंडारण प्रभार :

टैंक फार्म में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

(क). आयात और निर्यात के लिए

विवरण / कार्गो	(दर रु. में प्रति मी.ट. प्रतिदिन)
लिविंग टैंक फार्म	6.31
बंकर ईंधन टैंक फार्म	7.21

(ख) आयात और निर्यात के लिए

विवरण / कार्गो	(दर रु. में प्रति मी.ट. प्रति माह) प्रशुल्क
लिविंग टैंक फार्म	189.42
बंकर ईंधन टैंक फार्म	216.33

टिप्पणी :

- किसी भी प्रकार के कार्गो के लिए कोई निःशुल्क दिवस स्वीकृत नहीं किए जाएंगे।
- जोखिमपूर्ण लिविंगों पर विलबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों के 1.25 गुना पर वसूल किए जाएंगे।
- भंडारण प्रभार कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर कार्यदिवसों तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों साहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपर्युक्त नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से तब कार्गो की डिलीवरी/नौमरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया गया हो।

5. विविध प्रभार :

स्पिलेज, रिसाव की स्थिति में ऐरिया की सफाई के लिए रु. 4.11 प्रति मी.ट. की दर वसूल की जानी है।

6. उपर्युक्त खंड 2 से 5 के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्कृति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2012 और प्रासांगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोद्भूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासांगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 30th April 2013

No. TAMP/5/2013-KPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for fixation of upfront tariff for the Oil jetty to be developed for handling liquid cargo and ship bunkering terminal at old Kandla on Built, Operate and Transfer basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Ports which was notified vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/5/2013-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i). Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

ORDER

(Passed on this 22nd day of February 2013)

This case deals with the proposal from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for the Oil jetty to be developed for handling liquid cargo and ship bunkering terminal at old Kandla on Built, Operate and Transfer (BOT) basis.

2. The KPT initially filed the subject proposal vide its letter dated 27 December 2012. As the proposal dated 27 December 2012 of the KPT was stated to have been the draft proposal and also since the KPT had not forwarded the list of users/ prospective applicants, who are to be taken on consultation on the proposal in reference, we have vide our letter dated 3 January 2013 requested KPT to furnish a list of users / shortlisted bidders or prospective applicants to be consulted with contact details. Further, the KPT in the said proposal had, *inter alia*, requested this Authority to see whether the lease rent needs to be calculated by reverse calculation method as done by this Authority in the proposal of revision of lease rentals for the salt lands. Therefore, in our letter dated 3 January 2013, the KPT was requested to furnish its final proposal by taking into account the lease rent/ licence fee as applicable as per its Rent Schedule as per clause 3.5.4 of the Upfront Tariff Guidelines, based on the category of land proposed to be allotted to the successful bidder.

3.1. In this regard, the KPT vide its letter dated 4 January 2013 furnished the list of prospective applicants and submitted that the proposal is a final proposal and also stated that the proposal has been framed considering the lease rentals as per SOR of KPT as well as the highest accepted tender values received in recent land auction for tank farm development and have considered the License fees in line with the Land Policy for Major Ports, 2010.

3.2. With regard to the licence fee, it was observed that the consideration of lease rentals by the KPT as per the highest accepted tender values reported to have been received in recent land auction for tank farm development, does not appear to be in line with Clause 3.5.4 of the Upfront tariff guidelines. Since we would not be in a position to consider the approach adopted by the KPT to determine the licence fee based on the highest accepted tender values reported to have been received in recent land auction for tank farm development, apart from lease rentals prescribed in the Rent Schedule of KPT, we have vide our letter dated 15 January 2013 requested KPT to formulate its proposal by taking into account the licence fee as applicable as per its Rent Schedule for the lands to be allotted to the Concessionaire.

3.3. In this backdrop, the KPT vide its letter dated 18/19 January 2013 has submitted the proposal. The submissions made by KPT in its forwarding letter are summarized below:

- (i). With reference to TAMP letter dated 15 January 2013, it is clarified that para no.4 of the Land Policy provides that 'the said policy, wherever relevant, would be also applicable to all BOT projects'. Accordingly, the license fee for land to be allotted to the successful BOT operator has been arrived at by considering highest accepted tender value received in recent land auction for tank farm development.
- (ii). Clause no 6.3 (2) of the Land Policy stipulates that the Land Allotment Committee shall, while fixing the reserve price and at the time of allotment, take into account the following factors:
 - (a). Prevailing SOR.
 - (b). Accepted tender value of comparable port land for similar transactions.
- (iii). Clause no. 3.5.4 of the Upfront tariff guidelines stipulates that 'license fee should be taken as per the rate prescribed in the Scale of Rates of the concerned port in fixation of the upfront tariff'. This clause is inconsistent with the para no.4 of Land Policy. Hence there is inconsistency between Upfront Tariff Guidelines, 2008 and Land Policy, 2010.
- (iv). In this regard TAMP notification no.169 dated 17 August 2011 mentions that 'All the conditions/notes prescribed in the existing scale of rates/schedule of license fees and lease rentals shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy Guidelines, 2010 announced by the Government on 13 January 2011. In case of disagreement the conditions prescribed by the Government in the Land Policy for Major Ports, 2010 shall prevail.'

(v). Considering above, KPT has rightly fixed the license fees for land of the subject BOT project by taking into account the auction rate as per clause no. 6.3 (2) of Land Policy Guidelines, 2010.

(vi). However, as directed by TAMP vide its letter dated 15 January 2013, in line with the Clause 3.5.4 of Upfront Tariff Guidelines 2008, the calculations regarding license fee are revised by considering the license fee for the land as per the KPT SOR-Chapter VI-Category G.

4. The KPT has also furnished Revised Feasibility Report along with the proposal. The highlights of the proposal dated 18/19 January 2013 of the KPT are given below:

(i). In order to ease pressure on the existing oil terminals and to cater additional liquid cargo, KPT has proposed to develop a liquid cargo handling facility and Ship Bunkering Terminal adjoining to the existing oil jetty no. 1 at Old Kandla. The proposed facility will be able to cater vessels of higher DWT. Land for back up area to be provided is 5.5 Ha (including 1 Ha for bunker tank farm).

(ii). The proposed Oil jetty facility shall be used for handling all kinds of liquid cargo i.e. POL, vegetable oils, ammonia, phosphoric acid etc. Commissioning of the proposed facility shall augment the liquid cargo handling capacity of Kandla Port by 3.39 MMTPA and the total capacity of Kandla Port shall be enhanced to 11.39 MMTPA.

(iii). The BOT operator shall undertake the following development activities for the proposed project:

- (a). Construction of wharf of 300 mts. x 15 mts. on pile foundation.
- (b). Construction of other civil structures on pile foundation such as approach bridge, connecting platform between jetty and approach bridge, crew office, high mast lighting tower, fire house.
- (c). Storage tank farm with an aggregate storage capacity of 132000 KL having pipeline connectivity for receiving as well as supplying the fuels.
- (d). Bunker storage tank with an aggregate storage capacity of 32500 KL connected with pipeline.
- (e). The storage tank farm shall have fire fighting facilities, water sprinkler system, concrete payment, lab testing facility, etc.
- (f). Providing Temporary Custom fencing wall
- (g). Asphalt paving behind approach till liquid storage tank farm
- (h). Electrification works
- (i). Gate office and security check
- (j). Development of back up area
 - Development of Tanks for storage of Liquid cargo
 - Construction of permanent boundary wall
 - Supply pipelines from the Oil Jetty to the tank farm
 - Piping network within the tank farm
 - Tank trucks loading racks and pumping
 - Product laboratory
 - Providing fire fighting system
 - Electrification works
 - Construction of office building and security cabin
 - High capacity new weigh bridges
- (k). Capital dredging and Maintenance dredging alongside the jetty

Apart from undertaking the above activities, BOT operator shall provide Marine Loading / Unloading Arm for executing cargo handling operations at the jetty terminal

(iv). Optimal Capacity:

The optimal capacity of the proposed facility has been calculated based on the TAMP guidelines that reckons the below referred factors while calculating optimal capacity of the Liquid terminals-

- (a). Type of Cargo to be handled
- (b). Cargo mix ratio (i.e. handling rate of cargos as per TAMP guidelines & percentage share of cargo to be handled arrived at by considering data of last five years liquid cargo handled at Kandla port)
- (c). Size of vessels to be handled

The optimal capacity for the proposed oil jetty is calculated as under:-

	Value	Unit
Handling rate POL	1000	Tons/hour
Handling rate other liquids	300	Tons/hour
Operating hours in a day	24	Hours
Cargo handling ratios (as per last five years liquid)		

cargo handled at Kandla port)		
POL	36.12%	
Other liquids	63.88%	
Cargo handling rates per day		
POL	24000	Tons/day
Other liquids	7200	Tons/day
Optimal Capacity of the terminal (Load factor 70%)	3389827.93	MTPA
Optimal capacity	3.39	MMTPA

The KPT has stated that the TAMP guidelines prescribe that the revenue requirements for operation of the project is to be arrived at as a summation of the total operating cost and the return on capital employed. However, since no miscellaneous activities are envisaged to be undertaken by the BOT operator, no separate charge is allocated for the same and proposed to levy 100% towards Cargo Handling Charges only.

(v). **Capital Cost:**

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Capital cost estimation
(A).	Cargo Handling Activity	
i).	Civil Cost excluding berth cost and dredging cost	
	Temporary Fencing Wall (Barbed Wire)	0.16
	Ancillary Civil Infrastructure Facilities	10.00
	DPR preparation and environmental studies	2.00
	Approach Bridge (Size: 450 m x 10 m)	18.61
	Approach Bridge Connecting Platform (Size: 114 m x 10 m)	5.79
	Fire House (Size: 10 m x 15 m)	1.33
	HMT (Size: 7 m x 7 m)	2.25
	Crew Office (Size: 12 m x 10 m)	0.81
	Miscellaneous cost	2.05
	Total of (i)	43.00
ii).	Liquid cargo handling activity: Equipment Cost	
	Marine Loading & Unloading Arm	12.00
	Pipe Line cost from Jetty Terminal to Tank Farm (Length: Approx. 1.25 Km)	26.34
	Other Ancillary items for pipeline works @ 15%	3.95
	Pipe Line cost from Jetty Terminal to Bunker Storage Farm (Length: Approx. 1.00 Km)	7.55
	Other Ancillary items for pipeline works @ 15%	1.13
	Miscellaneous cost	2.55
	Total of (ii)	53.52
	Total Capital cost for Handling Activity [(i) + (ii)]	96.52
(B).	Capital cost for construction of berth	
(i).	5 nos Berthing Dolphins (Size: 24 m x 15 m)	23.15
(ii).	4 nos Connecting Platform (Size: 45 m x 15 m)	13.31
(iii).	Capital Dredging (Input from OOT) - Apportioned for BOT Operator For (Volumetric Dredging)	12.20
(iv).	250 T Bollards	0.50
(v).	3 Cell Fender	2.03
(vi).	Ladder	0.03
(vii).	Miscellaneous cost	2.56
	Total Capital cost for construction of berth	53.77
(C).	Capital cost for Liquid Storage facility	
(i).	Capital cost of POL/Other Liquid Storage activity	
(a)	Civil cost	
	Civil Cost for Development of Tank Farm (<i>includes 1.34 Crores as Upfront Value for existing Land</i>)	37.87

Sl. No.	Particulars	Capital cost estimation
	<i>Reclamation)</i>	
	Boundary wall	2.49
	Buildings, sewerage, water supply etc	4.74
	Miscellaneous Charges	2.26
(b)	Mechanical cost	
	Mechanical Cost for Development of Tank Farm	8.89
	Fire fighting equipments	7.06
	Miscellaneous Charges	0.80
	Total Capital cost of POL/Other Liquid Storage activity (a) + (b)	64.09
(ii).	Bunker Fuel Storage Tank Farm Storage activity:	
(c)	Civil Cost	
	Civil Cost for Development of Bunker Tank Farm	7.66
	Boundary wall	1.11
	Buildings, sewerage, water supply etc	4.74
	Miscellaneous Charges	0.68
(d)	Mechanical Cost	
	Mechanical Cost for Development of Bunker Tank Farm	2.53
	Fire fighting equipments	1.93
	Miscellaneous Charges	0.22
	Total Capital cost of Bunker Fuel Storage activity (c) + (D)	18.87
	Total Capital cost of Storage facility (i) + (ii)	82.96
	TOTAL CAPITAL COST OF PROJECT	233.25

(vi). **Operating Cost:**

(a). Operating Cost excluding berth and dredging:

Component	Workings	₹ in Crores
Power Consumption	0.99 hectares, 240000 units per hectare/annum @ ₹9.8 per unit	0.23
Repair and Maintenance (Civil Assets)	1% of ₹43.00 Cr.	0.43
Repair and Maintenance(Mechanical Assets)	2% of ₹53.52 Cr.	1.07
Insurance	1% of ₹96.52 Cr.	0.97
Depreciation Civil	3.34% of ₹43.00 Cr.	1.44
Depreciation Mechanical	10.34% of ₹12.60 Cr.	1.30
Depreciation Mechanical (Pipelines)	13.91% of ₹40.92 Cr.	5.69
License Fee (water) (300*15) as per the latest land lease license policy i.e. 50% of the land lease rates	13110 X ₹19.97 X 12	0.31
Other Expenses	1% of ₹55.60 Cr.	0.56
Total		12.00

(b). Operating Cost of berth:

Component	Workings	₹ in crores
Repair and Maintenance of civil assets	1% of ₹41.57 Cr.	0.42
Depreciation	3.34% of ₹53.77 Cr.	1.80
Insurance	1% of ₹53.77 Cr.	0.54
Maintenance Dredging	10% of ₹12.20 Cr.	1.22
Total		3.97

(c). Operating cost of Storage area - POL Storage area:

Component	Workings	₹ in crores
Power Consumption	(4.5 hectares, 240000 units per hectare/annum @ ₹9.8 per unit	1.06
Repair and Maintenance (Civil Assets)	1.00% of ₹47.36 Cr.	0.47
Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	2.00% of ₹16.74 Cr.	0.33
Insurance	1.00% of ₹64.09 Cr.	0.64
Depreciation Civil	3.34% of ₹47.36 Cr.	1.58
Depreciation Mechanical	10.34% of ₹7.41 Cr.	0.77
Depreciation Storage Tanks and Pipelines	13.91% of ₹9.33 Cr.	1.30
License Fee(land)	54900 X ₹39.94 X 12 months	2.63
Other Expenses	1% of ₹56.68 Cr.	0.57
Total		9.35

(d). Operating cost of Storage area - Bunker Fuel Storage area:

Component	Workings	₹ in crores
Power Consumption	1 hectare, 240000 units per hectare/annum @ ₹9.8 per unit	0.24
Repair and Maintenance (Civil Assets)	1.00% of ₹14.19 Cr.	0.14
Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	2.00% of ₹4.68 Cr.	0.09
Insurance	1.00% of ₹18.87 Cr.	0.19
Depreciation Civil	3.34% of ₹14.19 Cr.	0.47
Depreciation Mechanical	10.34% of ₹2.02 Cr.	0.21
Depreciation Storage Tanks and Pipelines	13.91% of ₹2.66 Cr.	0.37
License Fee(land)	10000 X ₹39.94 X 12 months	0.48
Other Expenses	1% of ₹16.84 Cr.	0.17
Total		2.36

(vii). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(viii). Accordingly, the revenue requirement is estimated as follows:

Sl. No.	Particulars	For cargo handling activity	For Berth Hire	(₹ in crores)	
				For Storage Facility POL and Other Liquid	Bunker Fuel
(i).	ROCE @ 16%	15.44	8.60	10.25	3.02
(ii).	Operating cost	12.00	3.97	9.35	2.36
(iii).	Total Revenue Requirement	27.44	12.57	19.61	5.38

(ix). The upfront tariff proposed by the KPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a). Berth hire charges:

Foreign Vessels	Coastal Vessels
₹0.53 per GRT per Hour	₹0.32 per GRT per Hour

(b). Cargo handling charges:

	Foreign Vessels	Coastal Vessels
Bunker Fuel and other POL	₹32.51/MT	₹32.51/MT
Other Liquid	₹112.87/MT	₹67.72/MT

(c). Storage charges:

Liquid Tank Farm	₹6.46/Ton/Day
Bunker Fuel Tank Farm	₹7.20/Ton/Day

Considering current market practice of charging monthly rentals for liquid storage, monthly rental rates may also be proposed by multiplying 30 as nos of days in month.	
Liquid Tank Farm	₹193.78 / Tone/ Month
Bunker Fuel Tank Farm	₹215.90 / Tone/ Month

5. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the KPT was circulated to the concerned users/ user organisations and prospective bidders seeking their comments. Some of the users/ prospective applicants have furnished their comments. These comments have been forwarded to KPT as feedback information. The KPT has responded on the comments of some of the users/ prospective applicants.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information/clarifications vide our letter dated 1 February 2013. The KPT has responded vide its e-mail dated 5 February 2013. Summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT																																								
(A).	General:																																									
(i).	It is not clear from the proposal as to how much area of waterfront and land area is proposed to be allotted to the allottee. The KPT to furnish separately details of the area (land and waterfront) proposed to be allotted. The distribution of the land in terms of storage and auxiliary facility also to be furnished.	<p>Below is the distribution of the land with minor correction due to including the land area for some of the allied facilities missed out.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Item</th> <th>L (m)</th> <th>B (m)</th> <th>Sqm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jetty</td> <td>300</td> <td>15</td> <td>4500</td> </tr> <tr> <td>Approach</td> <td>450</td> <td>10</td> <td>4500</td> </tr> <tr> <td>Connecting Platform between Jetty and Approach</td> <td>114</td> <td>10</td> <td>1140</td> </tr> <tr> <td>Back Up Area for Tank Farms</td> <td></td> <td></td> <td>55000</td> </tr> <tr> <td>Fire House</td> <td>15</td> <td>10</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>HMT – 2 Nos.</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>98</td> </tr> <tr> <td>Crew Office</td> <td>12</td> <td>10</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>Total Land Area</td> <td></td> <td></td> <td>65508</td> </tr> <tr> <td>Water Area (Jetty Length * Vessel Beam * 1.15 as per IS Code)</td> <td>300</td> <td>43.7</td> <td>13110</td> </tr> </tbody> </table> <p>The proposal of KPT has been revised as per the marginal correction in the area.</p>	Item	L (m)	B (m)	Sqm	Jetty	300	15	4500	Approach	450	10	4500	Connecting Platform between Jetty and Approach	114	10	1140	Back Up Area for Tank Farms			55000	Fire House	15	10	150	HMT – 2 Nos.	7	7	98	Crew Office	12	10	120	Total Land Area			65508	Water Area (Jetty Length * Vessel Beam * 1.15 as per IS Code)	300	43.7	13110
Item	L (m)	B (m)	Sqm																																							
Jetty	300	15	4500																																							
Approach	450	10	4500																																							
Connecting Platform between Jetty and Approach	114	10	1140																																							
Back Up Area for Tank Farms			55000																																							
Fire House	15	10	150																																							
HMT – 2 Nos.	7	7	98																																							
Crew Office	12	10	120																																							
Total Land Area			65508																																							
Water Area (Jetty Length * Vessel Beam * 1.15 as per IS Code)	300	43.7	13110																																							
(ii).	The KPT to confirm whether the proposed allotment of land is in line with the land use plan of the port.	Yes. It is confirmed.																																								
(B).	Optimal Capacity:																																									
(i).	The proposal of KPT is to handle “Bunkering Fuel and POL” & “other liquids” at the proposed liquid cargo jetty. The KPT has assessed the optimal berth capacity of the proposed Liquid cargo jetty at 33,89,828 tons per annum at 70% utilization adopting the formula prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for Liquid Terminal berth. While doing so, the KPT has considered a handling rate of 1000 tons/hour for “Bunkering fuel and POL” and 300 tons/hour for “Other liquids”. In this regard, the KPT to clarify/ furnish the following:																																									
	(a). It appears that Bunker fuel is a type of liquid fuel which is fractionally distilled from crude oil and in comparison with other petroleum products, is extremely crude. In this context, consideration of the handling rate of 1000 tons/hour for Bunker fuel to be justified, when the guidelines prescribe a norm of 5000 tonnes/ hour for Crude oil.	Bunker fuel is considered as a part of POL group of liquid items. Moreover, the 5000 Ton/Hour rate as prescribed in TAMP Guidelines is specifically for Crude Oil only. Hence, the same cannot be considered here for Bunker Fuel. Moreover, the Bunker fuel would be handled for supply to ships at mid sea through barges also. Thus, the rate considered is appropriate. (Note for highlight: - The handling rate is for handling bunkers at project facilities not																																								

		at vessels at mid stream through barges). POL product are extracted by way distillation from Crude oil, but, for the same, as per TAMP guidelines it handling rate is 1000 T/M3.																																																																																											
	(b). The actual handling rate achieved by the port for "Bunkering fuel" during the last 3 years.	Bunkers fuels imported are part of POL cargo. Hence, the rate of POL can be considered for the same.																																																																																											
	(c). The actual handling rate achieved by the port for "POL and other liquids" during the last 3 years separately.	<p>The actual handling rate achieved by port for POL and other Liquids during last three years is attached herewith.</p> <p>STATEMENT SHOWING LIQUIDS TRAFFIC HANDLED AT KANDLA AND AVG. GRT/DWT</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type</th> <th>Year 2009-10</th> <th>% of share</th> <th>Year 2010-11</th> <th>% of share</th> <th>Year 2011-12</th> <th>% of share</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A) LIQUID TRAFFIC</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Foreign Traffic (in Mts)</td> <td>9149604</td> <td>84.95</td> <td>8467495</td> <td>82.07</td> <td>8088233</td> <td>83.72</td> </tr> <tr> <td>Coastal Traffic (in Mts.)</td> <td>1621207</td> <td>15.05</td> <td>1738060</td> <td>17.03</td> <td>1572522</td> <td>16.28</td> </tr> <tr> <td>TOTAL LIQUIDS AT KANDLA</td> <td>10770811</td> <td>100</td> <td>10205555</td> <td>100</td> <td>9660755</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B). AVG. HANDLING RATE (In Mts)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Year 2009-10</td> <td>Year 2010-11</td> <td>Year 2011-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>i).POL</td> <td>16463</td> <td>11286</td> <td>11910</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ii).Other liquids</td> <td>6856</td> <td>7104</td> <td>6642</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>iii).Edible Oil</td> <td>5819</td> <td>5902</td> <td>6777</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>iv).Phos/ Ammonia</td> <td>19964</td> <td>23626</td> <td>13694</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Type	Year 2009-10	% of share	Year 2010-11	% of share	Year 2011-12	% of share	A) LIQUID TRAFFIC							Foreign Traffic (in Mts)	9149604	84.95	8467495	82.07	8088233	83.72	Coastal Traffic (in Mts.)	1621207	15.05	1738060	17.03	1572522	16.28	TOTAL LIQUIDS AT KANDLA	10770811	100	10205555	100	9660755	100								B). AVG. HANDLING RATE (In Mts)								Year 2009-10	Year 2010-11	Year 2011-12				i).POL	16463	11286	11910				ii).Other liquids	6856	7104	6642				iii).Edible Oil	5819	5902	6777				iv).Phos/ Ammonia	19964	23626	13694										
Type	Year 2009-10	% of share	Year 2010-11	% of share	Year 2011-12	% of share																																																																																							
A) LIQUID TRAFFIC																																																																																													
Foreign Traffic (in Mts)	9149604	84.95	8467495	82.07	8088233	83.72																																																																																							
Coastal Traffic (in Mts.)	1621207	15.05	1738060	17.03	1572522	16.28																																																																																							
TOTAL LIQUIDS AT KANDLA	10770811	100	10205555	100	9660755	100																																																																																							
B). AVG. HANDLING RATE (In Mts)																																																																																													
	Year 2009-10	Year 2010-11	Year 2011-12																																																																																										
i).POL	16463	11286	11910																																																																																										
ii).Other liquids	6856	7104	6642																																																																																										
iii).Edible Oil	5819	5902	6777																																																																																										
iv).Phos/ Ammonia	19964	23626	13694																																																																																										
(ii).	The KPT has computed the optimal capacity of the Oil jetty assuming a percentage share of 36.12% for "Bunkering fuel and POL" and 63.88% for "Other liquids". In this regard, the actual percentage share of each of the cargo viz. Bunker fuel, POL and other liquids at KPT during the last three years to be furnished. The basis for the share of 36.12% and 63.88% to be also furnished.	Cargo Share percentages i.e. 36.12% and 63.88% for "POL including Bunker Fuel" and "Other Liquids" respectively have been derived based on liquid cargo imports and exports at Kandla during 2005-06 to 2009-10.																																																																																											
(iii).	The KPT to furnish details of capacity of pipelines proposed to be installed for transporting different liquid cargoes from / to the Storage Tank Farm to justify the handling rates considered by the port for the respective cargoes. The KPT to also establish linkage between pipeline dimensions and handling rates of respective cargo.	Various size of Pipelines with diameters of 10" and 12" have been considered for transportation of various types of POL and other liquids including, vegetable oils, ammonia, phosphoric acid, others etc. capacity of Pipelines envisaged commensurate with the handling rates of the commodities to be handled.																																																																																											
(iv).	With reference to pipeline, the port to certify that the dimensions considered by it in the proposal is optimum and that no further improvement, which may have an impact on handling rate, would be possible due to technical reasons. The port to also clarify whether the Concession Agreement would categorically specify the dimensions of pipeline, which cannot be altered by the BOT operator.	Pipeline dimensions considered are appropriate and commensurate with the handling rates and optimal capacity arrived at. The Concession Agreement spell out the minimum requirements of pipelines and same commensurate with the handling rates and optimal capacity of the project.																																																																																											
(v).	Though the computation of storage yard capacity is not required as per the guidelines, it appears that the capacity of the storage area may have an impact on the optimal capacity considered by the port in this case. The KPT to, therefore, compute and furnish the optimal capacity of the storage yard with workings. The basis for 132,000 KL and 32,500 KL considered as capacity for Storage Tank Farm and Bunker Storage Tank respectively to be furnished.	<p>Storage Tank Farm capacities were considered based on the suggestion of the users/industry players through an Expression of Interest. The considered capacities are the appropriate range considered from their suggestions. The turnover ratio for the optimal utilization of these standard capacities works out to approximately 30 times/ year. The same is in line with the prevailing market dynamics.</p> <p>Calculation of Turnover Ratio:-</p> <p>Turnover Ratio = $(3.39 \text{ MMTPA}) / (164500 * 0.9 * 70\%) = 32.71 \text{ times}$. Hence, the dwell time of 12 days. This is in line with the market dynamics.</p>																																																																																											

(C).	<u>Capital cost:</u>																																																																														
(ii).	<p>Though the KPT in the Rate Analysis has drawn reference to the rates mentioned in the Schedule of Rates, it has not furnished the copy of the Schedule of Rates. The KPT to, therefore, furnish the Schedule of Rates, based on which it has adopted the rates in its capital cost estimation.</p>	<p>The copy of the Schedule of Rates is furnished. (The said document was not found attached. However, at our request, the KPT vide its e-mail dated 14 February 2013 has furnished the Schedule of Rates.)</p>																																																																													
(iii).	<p>In the Rate Analysis, it is seen that the KPT has stated that the rates considered in estimation of some of the civil costs are based on the prevailing market rate. Documentary evidence in support of such prevailing market rates considered to be furnished.</p>	<p>The documentary evidence for the prevailing market rates has been furnished.</p>																																																																													
(iv).	<p><u>Liquid Cargo Handling Activity:</u> The KPT does not appear to have furnished the Rate Analysis in respect of temporary fencing wall (₹0.16 crores), auxiliary civil infrastructure facilities (₹10 crores) and documentary evidence in support of the capital cost of Marine Loading and Unloading arm (₹12 crores). The KPT to furnish the requisite details/ documents.</p>	<p>Rate analysis for temporary fencing wall has been furnished. Moreover, the estimate of ancillary civil infrastructure facilities has been carried out on lumpsum basis. Regarding marine loading unloading arm, quotations were pursued. However, we did not get the response from the parties with firmed up budgeted figures as there is need of detailed design analysis and technical specifications of specific liquid commodities. Thus, at this stage, quotes could not be obtained and hence, we considered the estimates based on the range suggested in discussions with industry users/stakeholders.</p>																																																																													
(v).	<p><u>Berth:</u></p> <p>(a). (i). With regard to capital dredging, the KPT is requested to furnish the quantum of silt proposed to be dredged and the unit rate of dredging. The unit rate of dredging to be substantiated with documentary proof.</p> <p>(ii). It appears that a part of capital dredging cost is proposed to be apportioned to the BOT operator. There is no clarity in this proposition. KPT to clarify.</p>	<p>(i). The cost estimates for capital dredging is as per the documents furnished. From the document furnished by the port, it is seen that the KPT, the quantum of silt proposed to be dredged is estimated at 0.3958 million cu.m at the rate of ₹384/- per cu.m. The rate of ₹384/- per cu.m is reported to be based as per the accepted tender in the year 2010.</p> <p>Capital Cost of Dredging has been revised upwards as follows:</p> <p>Capital Dredging Cost in front of Jetty and its approach to Navigational Channel – ₹15.20 Crores</p> <p>Proportionate Capital Dredging Cost from Navigational Channel from Zero Panel to ₹0.55 Crores</p> <p>Total Capital Dredging ₹15.75 Crores</p> <p>The revised proposal incorporates the above.</p> <p>(ii). The maintenance dredging requirement as percentage of Capital Dredging is as assessed by KPT as per the model studies.</p> <p>(b). The KPT to furnish documentary proof and workings in support of the cost of 250 T Bollards, 3 Cell Fender and Ladder considered in the capital cost.</p>																																																																													
		<p>The required documentary proofs for the cost estimates have been furnished.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>No. of vessels Handled</th> <th>NRT</th> <th>GRT</th> <th>DWT</th> <th>Avg GRT</th> <th>Avg DWT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="7">Year 2009-10</td> </tr> <tr> <td>Product</td> <td>147</td> <td>1583608</td> <td>3440492</td> <td>5486386</td> <td>23405</td> <td>37322</td> </tr> <tr> <td>Chemicals</td> <td>667</td> <td>3725689</td> <td>7469677</td> <td>120112345</td> <td>11199</td> <td>18010</td> </tr> <tr> <td>Vegetable Oil</td> <td>79</td> <td>545369</td> <td>1104079</td> <td>1764192</td> <td>13976</td> <td>22332</td> </tr> <tr> <td>Others</td> <td>78</td> <td>619858</td> <td>1396283</td> <td>2160318</td> <td>17901</td> <td>27696</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>971</td> <td>6474524</td> <td>13410531</td> <td>21423241</td> <td>13811</td> <td>22063</td> </tr> <tr> <td>Total GRT/DWT</td> <td>62.60%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="7">Year 2010-11</td> </tr> <tr> <td>Product</td> <td>168</td> <td>1744327</td> <td>3976741</td> <td>6101920</td> <td>23671</td> <td>36321</td> </tr> <tr> <td>Chemicals</td> <td>609</td> <td>3458933</td> <td>6967552</td> <td>11177618</td> <td>11441</td> <td>18354</td> </tr> </tbody> </table>	Category	No. of vessels Handled	NRT	GRT	DWT	Avg GRT	Avg DWT	Year 2009-10							Product	147	1583608	3440492	5486386	23405	37322	Chemicals	667	3725689	7469677	120112345	11199	18010	Vegetable Oil	79	545369	1104079	1764192	13976	22332	Others	78	619858	1396283	2160318	17901	27696	Total	971	6474524	13410531	21423241	13811	22063	Total GRT/DWT	62.60%						Year 2010-11							Product	168	1744327	3976741	6101920	23671	36321	Chemicals	609	3458933	6967552	11177618	11441	18354
Category	No. of vessels Handled	NRT	GRT	DWT	Avg GRT	Avg DWT																																																																									
Year 2009-10																																																																															
Product	147	1583608	3440492	5486386	23405	37322																																																																									
Chemicals	667	3725689	7469677	120112345	11199	18010																																																																									
Vegetable Oil	79	545369	1104079	1764192	13976	22332																																																																									
Others	78	619858	1396283	2160318	17901	27696																																																																									
Total	971	6474524	13410531	21423241	13811	22063																																																																									
Total GRT/DWT	62.60%																																																																														
Year 2010-11																																																																															
Product	168	1744327	3976741	6101920	23671	36321																																																																									
Chemicals	609	3458933	6967552	11177618	11441	18354																																																																									

		<table border="1"> <tbody> <tr><td>Vegetable Oil</td><td>69</td><td>553586</td><td>1129636</td><td>1784479</td><td>16372</td><td>25862</td></tr> <tr><td>Others</td><td>66</td><td>551447</td><td>1220777</td><td>1886119</td><td>18497</td><td>28578</td></tr> <tr><td>Total</td><td>912</td><td>6308293</td><td>13294706</td><td>20950136</td><td>14578</td><td>22972</td></tr> <tr><td>Total GRT/DWT</td><td>63.5%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td colspan="7">Year 2011-12</td></tr> <tr><td>Product</td><td>167</td><td>1565056</td><td>3686183</td><td>5486873</td><td>22073</td><td>32856</td></tr> <tr><td>Chemicals</td><td>627</td><td>3567906</td><td>7233730</td><td>11564696</td><td>11537</td><td>18444</td></tr> <tr><td>Vegetable Oil</td><td>58</td><td>433408</td><td>889707</td><td>1440242</td><td>15340</td><td>24832</td></tr> <tr><td>Others</td><td>71</td><td>617416</td><td>1343808</td><td>2039099</td><td>18927</td><td>28720</td></tr> <tr><td>Total</td><td>923</td><td>6183786</td><td>13153428</td><td>20530910</td><td>14251</td><td>22244</td></tr> <tr><td>Total GRT/DWT</td><td>64.07%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Year</th> <th rowspan="2">Output per Ship day (in tonnes)</th> <th colspan="3">No. of vessels</th> <th colspan="2">% Foreign Coastal</th> </tr> <tr> <th>Foreign</th> <th>Coastal</th> <th>Total</th> <th>Foreign</th> <th>Coastal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2009-10</td><td>23971</td><td>2327</td><td>449</td><td>2776</td><td>84</td><td>16</td></tr> <tr><td>2010-11</td><td>25858</td><td>2251</td><td>441</td><td>2692</td><td>84</td><td>16</td></tr> <tr><td>2011-12</td><td>25309</td><td>2191</td><td>523</td><td>2714</td><td>81</td><td>19</td></tr> </tbody> </table>	Vegetable Oil	69	553586	1129636	1784479	16372	25862	Others	66	551447	1220777	1886119	18497	28578	Total	912	6308293	13294706	20950136	14578	22972	Total GRT/DWT	63.5%						Year 2011-12							Product	167	1565056	3686183	5486873	22073	32856	Chemicals	627	3567906	7233730	11564696	11537	18444	Vegetable Oil	58	433408	889707	1440242	15340	24832	Others	71	617416	1343808	2039099	18927	28720	Total	923	6183786	13153428	20530910	14251	22244	Total GRT/DWT	64.07%						Year	Output per Ship day (in tonnes)	No. of vessels			% Foreign Coastal		Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal	2009-10	23971	2327	449	2776	84	16	2010-11	25858	2251	441	2692	84	16	2011-12	25309	2191	523	2714	81	19
Vegetable Oil	69	553586	1129636	1784479	16372	25862																																																																																																										
Others	66	551447	1220777	1886119	18497	28578																																																																																																										
Total	912	6308293	13294706	20950136	14578	22972																																																																																																										
Total GRT/DWT	63.5%																																																																																																															
Year 2011-12																																																																																																																
Product	167	1565056	3686183	5486873	22073	32856																																																																																																										
Chemicals	627	3567906	7233730	11564696	11537	18444																																																																																																										
Vegetable Oil	58	433408	889707	1440242	15340	24832																																																																																																										
Others	71	617416	1343808	2039099	18927	28720																																																																																																										
Total	923	6183786	13153428	20530910	14251	22244																																																																																																										
Total GRT/DWT	64.07%																																																																																																															
Year	Output per Ship day (in tonnes)	No. of vessels			% Foreign Coastal																																																																																																											
		Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal																																																																																																										
2009-10	23971	2327	449	2776	84	16																																																																																																										
2010-11	25858	2251	441	2692	84	16																																																																																																										
2011-12	25309	2191	523	2714	81	19																																																																																																										
(vi).	The port has considered cost towards DPR preparation and environmental studies to the tune of ₹2 crores under liquid cargo handling activity. In this regard, it is relevant to mention here that the Miscellaneous cost of 5% as prescribed in the guidelines would also cover the said DPR cost. The KPT to, therefore, review the position.	As requested, the cost of DPR preparation and Environmental studies has been removed in the revised proposal.																																																																																																														
(D).	<u>Operating cost:</u>																																																																																																															
(i).	In the Project Background, the KPT has stated that land for back up area is 5.5 hectares (including 1 hectare for bunker tank farm). However, the operating cost calculation for POL storage area takes into account an area of 54900 sq.m. and the operating cost calculation for Bunker fuel storage area takes into account an area of 10000 sq.m., thus aggregating to 64900 sq.m. i.e. 6.5 hectares. In view of this position, the KPT to explain the reason for considering an area of 6.49 hectare as against 5.5 hectares for determining the licence fee for the storage facility.	License Fee has been calculated considering the land area for (i) liquid cargo storage i.e. 4.5 Ha, bunker fuel storage i.e. 1 Ha (total of storage area 5.5 Ha) and (ii) the land area for Jetty, Approach Bridge, Connecting Platform, Fire House, High Mast Towers and Crew Office 1.05 Ha (Gross Total 6.55 Ha). The revised proposal considers the License Fee as per the marginally revised total land area i.e., 6.55 Ha as bifurcated in the reply to query with Sr. (A) (i).																																																																																																														
(ii).	It appears that the KPT has considered 13110 sq.m. as waterfront area for estimation of licence fee in the estimation of operating cost of cargo handling facility. This area appears to be in addition to the backup area of 6.5 hectares considered for estimation of licence fee in the estimation of operating cost for POL storage area and Bunker fuel storage area, which may be confirmed. The basis for considering 13110 sq.m. to be also brought out.	Water Area basis has already been explained in the query with Sr. (A) (i).																																																																																																														
(iii).	While estimating the civil capital costs for POL and other liquid storage tank farm, the KPT has considered an amount of ₹1.34 crores as upfront value to be recovered by KPT from the concessionaire towards existing reclamation of land resulting from demolition of 240 quarters. The KPT has also stated that this land can be used for the project. In this regard, the KPT to clarify/ furnish the following:	The land area of 5.5 Ha on which it is envisaged to develop the Tank form by the concessionaire is presently partly reclaimed. Earlier, on the said area, there were Port quarters which are now demolished. The cost of ₹1.34 Crores for such reclaimed area is worked out by considering the prevailing Market Rates. This partly developed area by way of reclamation could reduce the cost of the total filling as the same can be used by the Concessionaire. Hence, the cost of same has been incorporated as Upfront value to be recovered from the Concessionaire in the Draft Concession Agreement which is under approval with MoS.																																																																																																														
	(a). The total area arising out of the said reclamation and available for storage.	As the presently reclaimed land area is not actually another land area and is a part of the 5.5 Ha, hence, the same is not required to be considered for License Fee Calculation.																																																																																																														
	(b). Whether the said area forms part of the 5.49 hectares of land considered for POL and other liquid storage tank farm (Sl. No.8 Table 12 Clause 7.2).																																																																																																															
	(c). From the details furnished by port about the inclusion of upfront value to the tune of ₹1.34 crores in the estimated civil cost for development of Tank Farm, it																																																																																																															

	appears to be the cost relating to the reclamation of the land and not present market value of land as stated by the port. In this connection, the KPT to confirm the said position and also confirm whether this position would form part of the Bid document.	
	(d). If the same has not been considered, then it to be factored while determining licence fee for the POL and other liquid storage tank farm.	
(iv).	The KPT to furnish workings and a copy of the latest Electricity bill in support of the unit cost of power considered at ₹9.80 in this regard.	A calculation has been furnished based electricity tariff schedule for the consumption based on the TAMP Guidelines 2008. The workings show that the per unit rate of power is ₹9.38.
(v).	Under berthing activity, the basis for considering maintenance dredging cost at 10% of the capital dredging cost to be explained. The maintenance dredging cost may be estimated in a scientific manner.	Maintenance Dredging has been estimated by KPT at about 10% of the capital dredging cost as per the model studies.
(E).	<u>Revenue Requirement and proposed tariff:</u>	
(i).	The estimated revenue requirement of ₹27.44 crores is required to be realised from "Bunkering fuel and POL" and "other liquids" in the ratio of 14.50% and 85.50% respectively. The ratio so worked out by KPT reflects the reported working days of 51 days and 301 days for the said cargoes respectively. Thus, the total cargo working days aggregates to 352 days in the working furnished by KPT. However, it is to be noted that the estimated revenue requirement of ₹27.44 crores is required to be realised within a period of 256 days at 70% utilisation. Therefore, the revenue requirement to be apportioned between the two categories of cargo in such a way that the operator is able to realise the estimated revenue requirement within 256 days at 70% utilisation.	Distribution of Working Days has been considered based on the optimal capacity which already considers the factoring of 70%. Hence, the distributed days already considers the 30% window left while calculating the optimal capacity. Cargo working days are the berth days for the commodities and total of the same need not to tally to 256 days i.e. 70% of the 365.
(ii).	The KPT has not apportioned any revenue to be generated from the Miscellaneous charges on the ground that it does not envisage to undertake any miscellaneous activities. As a result, the KPT is not seen to have proposed any miscellaneous charges. In this regard, it is relevant to mention here that it may be appropriate to prescribe miscellaneous charges to cover exigencies like spillage, leakage of liquid cargo etc. In view of this position, the KPT to review its proposal so as to allocate some portion of the revenue towards miscellaneous charges and thereby prescribe the per tonne miscellaneous levy. The workings in this regard to be furnished. It is noteworthy that the guidelines also prescribe apportionment of 5% revenue requirement towards Miscellaneous charges. The activities to be covered for levy of Miscellaneous charges to be also listed out.	Miscellaneous Charge is generally per tonne levy; the same may be considered being covered along with cargo handling charges. Even if this exercise of separating out the miscellaneous charges from that charge is carried out, the tariff of the Cargo Handling Charges would reduce to the extent of the revenues from miscellaneous charge. Thus, KPT do not see any point in separate proposal of miscellaneous charges, the Cargo handling charges may be considered to be composite of the miscellaneous charges.
(iii).	The basis for considering the ratio of foreign and coastal as 90:10 incase of other liquids to be justified with reference to actuals in this regard during the last three years.	Ratio of foreign and coastal as 90:10 has been considered as historically observed in KPT. In the KPT SOR approved by TAMP in recent past, the same ratio was followed.
(F).	<u>Berth hire charges:</u>	
(i).	The basis of 62.5% considered as a factor to convert DWT of a vessel to GRT of a vessel to be furnished.	The conversion ratio of 62.5% has been considered based on data for liquid cargo carrying 2009-10.
(ii).	As stated by the KPT, handling of vessels of 80,000 DWT is proposed for the project. That being so, consideration of average of present position existing at the oil jetties and the position proposed for the project does not appear to be correct. Therefore, the berth hire calculation to be revised considering the vessel size of 80,000 DWT vessels proposed for the project.	Though the KPT has stated to have revised the berth hire charges in the revised proposal, the berth hire calculation has not been revised.

(iii).	The KPT to also furnish the average GRT of the vessels carrying the above mentioned liquid cargo during the last three years for each of the said cargo.	<p>The average GRT of the vessels carrying liquid cargo as per proposal for last three years is as follows:</p> <table border="1" data-bbox="850 283 1393 734"> <thead> <tr> <th colspan="4">C).AVG.GRT of Tankers (In Mtrs.)</th></tr> <tr> <th></th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i).POL</td><td>23405</td><td>22073</td><td>23387</td></tr> <tr> <td>ii).Other liquids</td><td>11199</td><td>11537</td><td>12627</td></tr> <tr> <td>iii).Edible Oil</td><td>13976</td><td>15340</td><td>19092</td></tr> <tr> <td>iv).Phos/Ammonia</td><td>17901</td><td>18927</td><td>16815</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <th colspan="4">D0. AVG.DWT of Tankers (In Mtrs.)</th></tr> <tr> <th></th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr> <tr> <td>i).POL</td><td>37322</td><td>32856</td><td>35417</td></tr> <tr> <td>ii).Other liquids</td><td>18010</td><td>18444</td><td>20470</td></tr> <tr> <td>iii).Edible Oil</td><td>22332</td><td>24832</td><td>30963</td></tr> <tr> <td>iv).Phos/Ammonia</td><td>27696</td><td>28720</td><td>24737</td></tr> </tbody> </table>	C).AVG.GRT of Tankers (In Mtrs.)					2009-10	2010-11	2011-12	i).POL	23405	22073	23387	ii).Other liquids	11199	11537	12627	iii).Edible Oil	13976	15340	19092	iv).Phos/Ammonia	17901	18927	16815					D0. AVG.DWT of Tankers (In Mtrs.)					2009-10	2010-11	2011-12	i).POL	37322	32856	35417	ii).Other liquids	18010	18444	20470	iii).Edible Oil	22332	24832	30963	iv).Phos/Ammonia	27696	28720	24737
C).AVG.GRT of Tankers (In Mtrs.)																																																						
	2009-10	2010-11	2011-12																																																			
i).POL	23405	22073	23387																																																			
ii).Other liquids	11199	11537	12627																																																			
iii).Edible Oil	13976	15340	19092																																																			
iv).Phos/Ammonia	17901	18927	16815																																																			
D0. AVG.DWT of Tankers (In Mtrs.)																																																						
	2009-10	2010-11	2011-12																																																			
i).POL	37322	32856	35417																																																			
ii).Other liquids	18010	18444	20470																																																			
iii).Edible Oil	22332	24832	30963																																																			
iv).Phos/Ammonia	27696	28720	24737																																																			
(iv).	Given that the handling rate of each cargo proposed to be handled at the facility is different, it may be appropriate to determine the berth hire by taking into account the handling rate and parameters relevant for each type of cargo. In this regard, the KPT to review its berth hire calculation in the manner it has been done while fixing the upfront tariff for handling liquid cargo at the barge facility of the Chennai Port Trust vide Order No.TAMP/27/2012-CHPT dated 17 August 2012.	TAMP Order No.TAMP/27/2012-CHPT dated 17 th August 2012 is for the barge handling facility. Proposal by KPT is for Bulk Liquid and bunker handling terminal which is prepared in line with the TAMP Guideline 2008. Bunkers are just allowed to be handled for supply of the same to the vessels at mid sea from the rear of the proposed Oil Jetty. However, the import of bunker fuel would also happen in vessels with size upto 80000 DWT. Hence, largely the scope is of main vessel berthing facility for handling liquid cargo. Thus, the proposal is in line with TAMP Guidelines.																																																				
(G).	<u>Storage charges calculation:</u>																																																					
(i).	The KPT has calculated the capacity of the liquid tank farm as 132000 KL and that of Bunker fuel farm as 32500 KL. The KPT to furnish basis for consideration of the said capacity.	Refer the reply of Query Sr. (B) (v).																																																				
(ii).	KPT to furnish an analysis to establish that the said capacity of the liquid tank farm and Bunker fuel tank is in tandem with the capacity of the liquid cargo terminal.	As clarified earlier, the storage capacity was suggested by various users/ industry stakeholders. Calculation clarifies that the 30 time/ year of turnover ratio is in line with prevailing market dynamics and justifies the storage capacity to be in line with the cargo terminal capacity.																																																				
(H).	<u>Scale of Rates:</u>	The Scale of Rates in line with revised tariff proposal has been furnished.																																																				
	Though the KPT has furnished a summary of the tariff for the various services envisaged to be rendered at the facility, it is seen that the KPT has not furnished a full fledged Scale of Rates proposing the conditionalities governing the levy of the various charges. The KPT to furnish a complete upfront tariff schedule.																																																					

7.1. While responding to the queries under cover of its letter dated 5 February 2013, the KPT has also revised its proposal and furnished the same to us. Subsequently, the KPT vide its letter dated 7/8 February 2013 has requested to consider the revised proposal dated 7/8 February 2013 as the revised proposal dated 5 February 2013 had missed out the License fees for Land component in the operating expense calculation for cargo handling activity. A comparative position between the initial proposal dated 18/19 January 2013 and the revised proposal dated 7/8 February 2013 are summarized below:

- (i). The capacity of the liquid terminal is maintained at 3.39 million metric tonnes per annum.
- (ii). Capital cost:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 18/19 January 2013	Revised proposal dated 7/8 February 2013
(A). Cargo Handling Activity			
(i). Civil Cost excluding berth cost and dredging cost			
Temporary Fencing Wall (Barbed Wire)	0.16	0.16	
Ancillary Civil Infrastructure Facilities	10.00	10.00	
DPR preparation and environmental studies	2.00	0.00	
Approach Bridge (Size: 450 m x 10 m)	18.61	18.61	
Approach Bridge Connecting Platform (Size: 114 m x 10 m)	5.79	5.79	
Fire House (Size: 10 m x 15 m)	1.33	1.33	
HMT (Size: 7 m x 7 m)	2.25	2.25	
Crew Office (Size: 12 m x 10 m)	0.81	0.81	
Miscellaneous cost	2.05	1.95	
Total of (i)	43.00		40.90
(ii). Liquid cargo handling activity: Equipment Cost			
Marine Loading & Unloading Arm	12.00	12.00	
Pipe Line cost from Jetty Terminal to Tank Farm (Length: Approx. 1.25 Km)	26.34	26.34	
Other Ancillary items for pipeline works @ 15%	3.95	3.95	
Pipe Line cost from Jetty Terminal to Bunker Storage Farm (Length: Approx. 1.00 Km)	7.55	7.55	
Other Ancillary items for pipeline works @ 15%	1.13	1.13	
Miscellaneous cost	2.55	2.55	
Total of (ii)	53.52		53.52
Total Capital cost for Handling Activity [(i) + (ii)]	96.52		94.42
(B). Capital cost for construction of berth			
(i). 5 nos Berthing Dolphins (Size: 24 m x 15 m)	23.15		23.15
(ii). 4 nos Connecting Platform (Size: 45 m x 15 m)	13.31		13.31
(iii). Capital Dredging (Input from OOT) - Apportioned for BOT Operator For (Volumetric Dredging)	12.20		15.75
(iv). 250 T Bollards	0.50		0.50
(v). 3 Cell Fender	2.03		2.03
(vi). Ladder	0.03		0.03
(vii). Miscellaneous cost	2.56		2.74
Total Capital cost for construction of berth	53.77		57.50
(C). Capital cost for Liquid Storage facility			
(i). Capital cost of POL/Other Liquid Storage activity			
(a) Civil cost			
Civil Cost for Development of Tank Farm (<i>includes Rs. 1.34 Crores as Upfront Value for existing Land Reclamation</i>)	37.87		37.87
Boundary wall	2.49		2.49
Buildings, sewerage, water supply etc	4.74		4.74
Miscellaneous Charges	2.26		2.26
(b) Mechanical cost			

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 18/19 January 2013	Revised proposal dated 7/8 February 2013
	Mechanical Cost for Development of Tank Farm	8.89	8.89
	Fire fighting equipments	7.06	7.06
	Miscellaneous Charges	0.80	0.80
	Total Capital cost of POL/Other Liquid Storage activity (a) + (b)	64.09	64.09
(ii).	Bunker Fuel Storage Tank Farm Storage activity:		
(c)	Civil Cost		
	Civil Cost for Development of Bunker Tank Farm	7.66	7.66
	Boundary wall	1.11	1.11
	Buildings, sewerage, water supply etc	4.74	4.74
	Miscellaneous Charges	0.68	0.68
(d)	Mechanical Cost		
	Mechanical Cost for Development of Bunker Tank Farm	2.53	2.53
	Fire fighting equipments	1.93	1.93
	Miscellaneous Charges	0.22	0.22
	Total Capital cost of Bunker Fuel Storage activity (C) + (D)	18.87	18.87
	Total Capital cost of Storage facility (i) + (ii)	82.96	82.96
	TOTAL CAPITAL COST OF PROJECT	233.25	234.88

(iii). Operating Cost:

(a). Operating Cost excluding berth and dredging:

(₹ in crores)

Component	Initial proposal dated 18/19 January 2013		Revised proposal dated 7/8 February 2013	
	Workings	₹ in Crores	Workings	₹ in Crores
Power Consumption	0.99 hectares, 240000 units per hectare/annum @ ₹ 9.8 per unit	0.23	1.05 hectares, 240000 units per hectare/annum @ ₹ 9.38 per unit	0.24
Repair and Maintenance (Civil Assets)	1% of 43.00	0.43	1% of 40.90	0.41
Repair and Maintenance(Mechanical Assets)	2% of 53.52	1.07	2% of 53.52	1.07
Insurance	1% of 96.52	0.97	1% of 94.42	0.94
Depreciation Civil	3.34% of 43.00	1.44	3.34% of 40.90	1.37
Depreciation Mechanical	10.34% of 12.60	1.30	10.34% of 12.60	1.30
Depreciation Mechanical (Pipelines)	13.91% of 40.92	5.69	13.91% of 40.92	5.69
License fee jetty area, approach, allied items	---	---	10508 sq.m x 39.94 per sq.m x 12 months	0.50
License Fee (water)	(300*15) as per the latest land lease license policy i.e. 50% of the land lease rates	0.57	13110 sq.m x 19.97 per sq.m x 12 months	0.31
Other Expenses	1% of 55.60	0.56	1% of 53.50	0.54
Total		12.26		12.37

(b). Operating Cost of berth:

	Initial proposal dated 18/19 January 2013		Revised proposal dated 7/8 February 2013	
Component	Workings	₹ in crores	Workings	₹ in crores
Repair and Maintenance of civil assets	1% of ₹ 41.57	0.42	1% of ₹ 41.57	0.42
Depreciation	3.34% of 53.77	1.80	3.34% of 57.50	1.92
Insurance	1% of 53.77	0.54	1% of 57.50	0.57
Maintenance Dredging	10% of 12.20	1.22	10% of 15.75	1.58
Total		3.97		4.49

(c). Operating cost of Storage area - POL Storage area:

	Initial proposal dated 18/19 January 2013		Revised proposal dated 7/8 February 2013	
Component	Workings	₹ in crores	Workings	₹ in crores
Power Consumption	(4.5 hectares, 240000 units per hectare/annum @ ₹ 9.8 per unit)	1.06	(4.5 hectares, 240000 units per hectare/annum @ ₹ 9.38 per unit)	1.01
Repair and Maintenance (Civil Assets)	1.00% of 47.36	0.47	1.00% of 47.36	0.47
Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	2.00% of 16.74	0.33	2.00% of 16.74	0.33
Insurance	1.00% of 64.09	0.64	1.00% of 64.09	0.64
Depreciation Civil	3.34% of 47.36	1.58	3.34% of 47.36	1.58
Depreciation Mechanical	10.34% of 7.41	0.77	10.34% of 7.41	0.77
Depreciation Storage Tanks and Pipelines	13.91% of 9.33	1.30	13.91% of 9.33	1.30
License Fee(land)		4.78	45000 sq.m x ₹.39.94 per sq.m x 12 months	2.16
Other Expenses	1% of 56.68	0.57	1% of 56.68	0.57
Total		11.50		8.83

(d). Operating cost of Storage area - Bunker Fuel Storage area:

	Initial proposal dated 18/19 January 2013		Revised proposal dated 7/8 February 2013	
Component	Workings	₹ in crores	Workings	₹ in crores
Power Consumption	1 hectare, 240000 units per hectare/annum @ ₹ 9.8 per unit	0.24	1 hectare, 240000 units per hectare/annum @ ₹ 9.38 per unit	0.23
Repair and Maintenance (Civil Assets)	1.00% Of 14.19	0.14	1.00% Of 14.19	0.14
Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	2.00% of 4.68	0.09	2.00% of 4.68	0.09
Insurance	1.00% of 18.87	0.19	1.00% of 18.87	0.19
Depreciation Civil	3.34% of 14.19	0.47	3.34% of 14.19	0.47
Depreciation Mechanical	10.34% of 2.02	0.21	10.34% of 2.02	0.21
Depreciation Storage Tanks and Pipelines	13.91% of 2.66	0.37	13.91% of 2.66	0.37

License Fee(land)		0.87	10000 sq.m x ₹.39.94 per sq.m x 12 months	0.48
Other Expenses	1% of 16.84	0.17	1% of 16.84	0.17
Total		2.75		2.35

(iv). Annual Revenue Requirement

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 18/19 January 2013				Revised proposal dated 7/8 February 2013			
		For cargo handling activity	For Berth Hire	For Storage Facility		For cargo handling activity	For Berth Hire	For Storage Facility	
				POL and Other Liquid	Bunker Fuel			POL and Other Liquid	Bunker Fuel
(i).	ROCE @ 16%	15.44	8.60	10.25	3.02	15.11	9.20	8.83	2.35
(ii).	Operating cost	12.26	3.97	11.50	2.75	12.37	4.49	10.25	3.02
(iii).	Total Revenue Requirement	27.70	12.57	21.75	5.77	27.48	13.69	19.09	5.37

7.2. In view of the above changes, the upfront tariff proposed by the KPT earlier has also undergone a slight change. A comparative position with regard to the upfront tariff proposed by the KPT in its initial proposal of January 2013 and the revised proposal of February 2013 is given below:

(i). Berth hire:

(Rate in ₹ per GRT per hour or part thereof)

Description	Initial proposal dated 18/19 January 2013		Revised proposal dated 7/8 February 2013	
	Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel
Berth hire	0.53	0.32	0.57	0.34

(ii). Cargo handling charges:

	Initial proposal dated 18/19 January 2013		Revised proposal dated 7/8 February 2013	
	Foreign Vessels	Coastal Vessels	Foreign Vessels	Coastal Vessels
Bunker Fuel and other POL	₹32.81/MT	₹ 32.81/MT	₹31.95/MT	₹31.95/MT
Other Liquid	₹ 113.92/MT	₹ 68.35/MT	₹ 110.95/MT	₹ 66.57/MT

(iii). Storage charges:

	Initial proposal dated 18/19 January 2013	Revised proposal dated 7/8 February 2013
Liquid Tank Farm	₹7.17/Ton/Day	₹6.29/Ton/Day
Bunker Fuel Tank Farm	₹7.72/Ton/Day	₹7.18/Ton/Day
Considering current market practice of charging monthly rentals for liquid storage, monthly rental rates may also be proposed by multiplying 30 as no. of days in month.		

Liquid Tank Farm	₹215.1 / Tone/ Month	₹ 188.63 / Tone/ Month
Bunker Fuel Tank Farm	₹ 231.6 / Tone/ Month	₹ 215.49 / Tone/ Month

8. In view of the change in the proposed upfront tariff in the revised proposal, the revised proposal was circulated to the users/ user organizations/ prospective applicants, seeking their comments on the revised proposal. The users/ prospective applicants were requested to furnish their comments directly to KPT and with a copy endorsed to us. The KPT was also requested to respond to the comments of the users/ user organizations/ prospective applicants on the revised proposal immediately thereafter. Only one of the prospective bidder viz., Vadinar Oil Terminal Limited (VOTL) vide its letter dated 16 February 2013 has responded. These comments were forwarded to KPT as feedback information. The KPT under cover of its letter dated 20 February 2013 has furnished its comments on the comments of VOTL.

9. Since some gaps were noticed in the reply to queries furnished by the KPT vide its letter dated 5 February 2013, the KPT was requested to furnish additional information/ clarifications vide our letter dated 8 February 2013. The KPT has responded vide its e-mail dated 14 February 2013. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
(i).	As requested at Sl no. (B)(iv)- General, the KPT has not certified that the dimensions of the pipelines considered by it in the proposal is optimum and that no further improvement would be possible due to technical reasons, which may have an impact on handling rate. While responding to the said query, the KPT has stated that the Concession Agreement would spell out the minimum requirement of pipelines. However, the provision proposed to be incorporated in the Concession Agreement would not cover the scenario where the operator would put into use a higher dimension of the pipelines.	As clarified in our earlier replies, it is again clarified that the various types of pipelines considered with dimensions i.e. dia of 10" and 12" which commensurate with the handling rates and optimal capacity proposed for the project. Moreover, only minimum requirement in line with the optimal capacity in this regard can be spelled out in the Concession Agreement. Higher side cannot be assumed. To ensure the user interest, Concession Agreement can be incorporated with the provision for Tariff revision in the scenario if the higher traffic than the optimal capacity is handled by the Concessionaire.
(ii).	While replying to the query at Sl no. (C)(i)- Capital costs, the KPT is stated to have furnished the Schedule of Rate considered in the estimation of civil costs. However, the same is not found attached along with the KPT letter dated 5 February 2013.	Schedule of Rate is attached
(iii).	As requested at Sl no. (C)(v)(a)(ii)- Capital cost, there is still no clarity with regard to the part of the capital dredging being apportioned to the BOT operator.	Capital Dredging Cost in front of Jetty and its approach to Navigational Channel – ₹15.20 Crores as estimated by KPT. (0.3958 Mcum x ₹384/cum) Proportionate Capital Dredging Cost for Navigational Channel from Zero Panel to Oil Jetty Complex. Total Cost estimated for this stretch is ₹3.86 Crores (0.121 Mcum x ₹319/cum). Presently, Port has got six oil jetties in Oil Jetty complex. As including expected BOT operator, total nos. of party comes to 7. The proportionate cost of dredging to be borne by BOT operator = ₹3.86 Crores / 7 Nos. = ₹0.55 Crores. ₹0.55 Crores Total cost towards Capital Dredging= ₹15.20 + ₹0.55 = ₹15.75 Crores.
(iv)	As requested at Sl no. (E)(ii)- Revenue requirement and proposed tariff, the KPT has not apportioned the Revenue requirement towards Miscellaneous charges on the ground that cargo related charges would be composite of miscellaneous charges. In this regard, the miscellaneous charges are leviable to cover exigencies like spillage, leakage of liquid cargo etc. by including the levy of miscellaneous charges as part of handling charges, it would amount to recovering charges even when there are no exigencies. The KPT is, therefore, requested to review this position.	It is not possible to estimate / frame the separate miscellaneous charges to be recovered for covering the exigencies like spillage, leakage of liquid cargo etc. specifically when they occur. It has to be covered as an overhead to be spread to each tonne handled at the terminal. This is justified with the view that the every tonne handled carries the risk of such exigency. Hence, each tonne handled should bear the cost to cover this risk also. Moreover, a specific note has been put in the proposed SOR for the project also that the handling rate covers the cost of miscellaneous services in case of exigencies like spillage, leakage, etc.
(v).	As requested at Sl no. (G)(ii)- Storage charges calculation, the KPT has not furnished the analysis to	Storage charge calculation as explained in earlier replies.

	establish that the said capacity of the liquid tank farm and Bunker fuel tank is in tandem with the capacity of the liquid cargo terminal.	We explain below through an analysis of the turnover ratio by comparing the optimal capacity of the terminal and the storage tank farm capacity. Turnover Ratio = (3.39 MMTPA) / (164500 * 0.9 * 70%) = 32.71 times. Turnover ratio is division of Terminal Capacity and Storage Capacity which has been found to be 32.71 times. Total days i.e. 365 in year is divided by Turnover ratio, will give the dwell time which is in this case is 12 days and is in line with the market scenario.
--	--	--

10. A joint hearing in this case was held on 19 February 2013 at the KPT premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, KPT and the RFQ applicants have made their submissions.

11.1. As agreed at the joint hearing, the KPT has furnished its reply under cover of its letter dated 19 February 2013 as under:

Sr. No.	Query	Clarification
1	Rate for Back Handling of Bunker Fuel	<p>Presently, bunker supply activity in Kandla is at a very nascent stage. Very small quantities are being supplied through barges to the vessels at mid sea. To promote the bunkering activity at Kandla Port, the handling of the bunker fuels has been included in the proposed project of Development of Oil Jetty to Handle Liquid Cargo and Ship Bunkering Terminal at Old Kandla on BOT Basis.</p> <p>As discussed with some of the bunker suppliers in Kandla and as per Traffic Data of KPT, it has been known that the estimated quantity of bunker supplied through barges is around 200000 MT per year. As far as the total volume for supply of bunkers through barges and revenue earning from the same is concerned, they are very insignificant quantity considering the overall capacity of the Proposed Terminal as well as its revenue requirement proposed.</p> <p>Proposed Total Revenue Requirement for Project is Rs. 6562 Lakhs which includes the revenue requirement for cargo handling activity that has been arrived at considering the proposed tariff of ₹32.55/MT. Even if all of the above mentioned quantity of bunker fuels supplied through barges i.e. 200000 MT is handled at proposed Oil Jetty, the revenue would amount to only ₹32.55 Lakhs (200000 MT x 32.55 x 50%) only which if compared to the revenue requirement as aforesaid, it will be just 0.5% of the total proposed revenue requirement. Moreover, if the volume is compared to optimal capacity of the terminal, it may contribute just 5.9%. It is also pertinent to note that the above mentioned full volume of 200000 MT may not happen at proposed oil jetty. So then the proportion described earlier as percentage of revenue requirement and optimal capacity may further go down.</p> <p>Thus, considering the non-availability of separate record of bunker fuels at Kandla Port (Bunker Fuels are treated as cargo of POL category) and overall insignificant volume of bunker fuels supplied through barges, the separate tariff formulation for bunker fuels has not been carried out. Thus, KPT proposed tariff for back side handling of Bunker Fuel for supply through barges at 50% of the already worked out rate for POL and Bunker Fuel for Cargo handling at Jetty Front i.e. 50% x ₹ 32.55/MT = ₹16.28/MT. This is being proposed in line with prevailing analogy adopted in the current approved Scale of Rate of KPT for handling of Ship Bunkers for which Chapter III, Schedule of Wharfage Charges – Sr. No. 5 under Miscellaneous may be referred.</p>
2	Inclusion of the Project in Five Years Plan of the Port	KPT confirms that the proposed project is as per Five Year Plan of KPT. The copy of the same is enclosed.

11.2. Subsequently, the KPT vide its letter dated 20 February 2013 has submitted a comprehensive note for consideration of handling of Bunker Fuel at back side of the jetty and its charges. The submissions made by the KPT are summarized below:

- (i). Presently, bunker supply activity in Kandla is at a very nascent stage. Very small quantities are being supplied through barges to the vessels at mid sea. To promote the bunkering activity at Kandla Port, the handling of the bunker fuels has been included in the proposed project of Development of Oil Jetty to Handle Liquid Cargo and Ship Bunkering Terminal at Old Kandla on BOT Basis.

(ii). As discussed with some of the bunker suppliers in Kandla and as per Traffic Data of KPT, it has been known that the estimated quantity of bunker supplied through barges is around 200000 MT per year. As far as the total volume for supply of bunkers through barges and revenue earning from the same is concerned, they are very insignificant quantity considering the overall capacity of the Proposed Terminal as well as its revenue requirement proposed.

(iii). Proposed Total Revenue Requirement for Project is ₹6562 Lakhs which includes the revenue requirement for cargo handling activity that has been arrived at considering the proposed tariff of ₹ 32.55/MT. Even if all of the above mentioned quantity of bunker fuels supplied through barges i.e. 200000 MT is handled at proposed Oil Jetty, the revenue would amount to only ₹32.55 Lakhs (200000 MT x 32.55 x 50%) only which if compared to the revenue requirement as aforesaid, it will be just 0.5% of the total proposed revenue requirement. Moreover, if the volume is compared to optimal capacity of the terminal, it may contribute just 5.9%. It is also pertinent to note that the above mentioned full volume of 200000 MT may not happen at proposed oil jetty. So then the proportion described earlier as percentage of revenue requirement and optimal capacity may further go down.

(iv). Thus, considering the non-availability of separate record of bunker fuels at Kandla Port (Bunker Fuels are treated as cargo of POL category) and overall insignificant volume of bunker fuels supplied through barges, the separate tariff formulation for bunker fuels has not been carried out. Thus, KPT proposed tariff for back side handling of Bunker Fuel for supply through barges at 50% of the already worked out rate for POL and Bunker Fuel for Cargo handling at Jetty Front i.e. $50\% \times ₹32.55/\text{MT} = ₹16.28/\text{MT}$. This is being proposed in line with prevailing analogy adopted in the current approved Scale of Rate of KPT for handling of Ship Bunkers for which Chapter III, Schedule of Wharfage Charges – Sr. No. 5 under Miscellaneous may be referred.

(v). Revenue Requirement from the bunker fuel handling at the back side of the proposed Oil Jetty is required to be estimated. Presently at Kandla Port, around 200000 MT is being handled per annum. Of which 25% can be expected to be handled at the proposed oil jetty (i.e. back side of the jetty). Hence, considering the proposed rate for this back side handling of the bunker fuel through barges at 50% of the already proposed rate of Cargo Handling Charges for "Bunkering Fuel and POL" (that is applicable for handling at front of the Jetty). This is being proposed in line with prevailing analogy adopted in the current approved Scale of Rate of KPT for handling of Ship Bunkers for which Chapter III, Schedule of Wharfage Charges – Sr. No. 5 under Miscellaneous may be referred. The revenue requirement considering the aforesaid rate and the expected volume has been worked out as shown below:

Revenue Expected from Back Side Bunker Handling	Value	Unit
Present Barge Bunker Supply at Kandla	200000	MT
Estimated Quantity of Bunkers to be supplied through barges	25%	of Total
Volume Expected at Proposed Oil Jetty	50000	
Rate = 50% of Cargo Handling Charge for POL & Bunker Fuel	16.28	
Revenue Expected to Earned from Bunker Handling	8.14	₹ Lakhs

- (vi). Further, to maintain the revenue requirement of the Project from cargo handling activities unchanged, it is proposed to adjust the above expected revenue from bunker handling at the back side of the jetty. Thus, the Revenue Requirement of Cargo Handling Charges are proposed to be reduced which in turn would reduce the tariff for cargo handling charges as shown below:

Details	₹ Lakhs
Operating cost	1237.41
Capital cost	5083.73
ROCE 16% of capex	1510.76
Total	2748.18
Less: Revenue Expected from Bunker handling at back side of Jetty	8.14
Net Revenue Requirement to be considered for setting tariff for Cargo Handling Charges	2740.04

- (vii). Hence, based on reduced Revenue Requirement of Cargo Handling Charges work out as shown below:

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in Rs.	Rate in Rs.
						(iv / iii)	(Rs. in Lakhs)	(Foreign) in tonnes	Coastal (in tonnes)	For foreign cargo

Bunkering Fuel and POL	36.12%	24000	1.22	51	14.50%	397	1224258	0.00	32.45	32.45
Other Liquids	63.88%	7200	2.17	301	85.50%	2343	1949013	216557	112.69	67.61
Total	100%		3.39	351.8		2740				

Revenue requirement and tariffs proposed for all other activities including storage and berth hire remains unchanged.

- (viii). We would also like to propose a following note to be included under the proposed Scale of Rates for Cargo Handling Charges for the proposed project (as Para 3.1 Note (iii)).

"Tariff for Bunker Fuels to be handled at back side of the Jetty through barges would be charged at 50% of the above rate applicable for "Bunkering Fuel and POL" category."

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). In view of Kandla Port Trust (KPT) witnessing a considerable increase in the Liquid cargo traffic and in order to ease the pressure on the existing oil terminals and to cater to the traffic of additional liquid cargo, the KPT has proposed to develop a liquid cargo handling facility and Ship Bunkering Terminal under Public Private Partnership (PPP) mode to handle Bunker Fuel, Petroleum Oil Lubricants (POL), and Other Liquids like Vegetable oils, Ammonia, Phosphoric acid etc. The guidelines of February 2008 issued by the Government as policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, stipulate, *inter alia*, that tariff caps have to be set upfront for all PPP projects for which bids will be invited after announcement of said guidelines. Accordingly, the proposal from KPT is to fix upfront tariff for the liquid cargo to be handled at the said facility based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the Government in February 2008. It is noteworthy that the KPT has confirmed that this project is as per the Five Year Plan of the KPT.

It is clarified to the KPT that the upfront tariff fixed now is for the liquid cargo handling facility and Ship Bunkering Terminal to handle Bunker Fuel & POL, and Other Liquids etc. If the liquid cargo profile envisaged to be handled at the proposed facility undergoes a change, tariff will have to be reviewed to capture the change in the cargo, if any.

- (ii). The KPT has filed its proposal in January 2013. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the KPT under cover of its letter dated 6 February 2013 has forwarded a revised proposal. The revision in the proposal is mainly with reference to estimated increase in the cost of capital dredging as well as increase in the licence fees forming part of the operating costs. Subsequently, KPT vide its letter dated 20 February 2013 has proposed tariff for back handling of bunker fuel by barges for supply to the vessels. The revised proposal of the KPT furnished in February 2013 along with the information/ clarifications furnished by KPT during the proceedings of the case are considered in this analysis.

- (iii). The issue raised by the KPT initially with regard to determination of license fee for the land proposed to be allotted to the BOT operator for determination of upfront tariff is settled in the joint hearing held in this case on 19 February 2013. The port has agreed that the policy prescribed by the Government in the upfront tariff Guidelines regarding consideration of license fee as prescribed in its Rent Schedule for estimation of license fee in the operating cost for fixation of upfront tariff is binding on the port. It is noteworthy that the KPT has estimated license fee based on the rates prescribed in its Schedule of Rate.

- (iv). The proposal filed by KPT envisages handling of liquid cargo by transporting the liquid cargo through pipelines to the Tank Farm. With regard to a specific query, the KPT has confirmed that the dimensions of the Pipelines are appropriate and that it is commensurate with the handling rates considered for calculation of the optimal capacity. The KPT has also stated that the Concession Agreement would spell out the minimum requirement of pipelines so as to commensurate with the handling rates and optimal capacity of the project. However, incorporation of the said provision in the Concession Agreement would not cover the scenario where the operator would put into use a higher dimension of the pipelines with a higher pumping rate resulting in a higher productivity of the liquid cargo berth, than that considered for determining the optimal capacity of the facility. In this regard, the KPT has specifically stated that the Concession Agreement would spell out only the minimum requirement and that higher side cannot be assumed. However, to ensure the user interest, the KPT has agreed for incorporation of a provision for tariff revision in the scenario of the higher traffic than the optimal capacity is handled by the Concessionaire.

Nevertheless, based on the position as brought out by the KPT above, the current analysis proceeds further with fixation of upfront tariff for the liquid cargo facility at KPT based on the handling rates for various liquids as discussed hereinafter.

- (v). The KPT has proposed allotment of 65508 sq. m. of land area and 13110 sq. m. of water area for the proposed facility. Out of the 65508 sq.m of land area, 55000 sq.m of land is proposed to be utilised as backup area for tank farms. The balance area is proposed to be utilised for ancillary facilities like Jetty, Approaches, Connecting Platform between Jetty and Approach, Fire House, HMTs, Crew Office etc. The KPT has also confirmed that the proposed allotment of land is in line with the land use plan of the port. The judgment of the port for the total area requirement for handling liquid cargo is relied upon in the analysis.
- (vi). With regard to fixation of upfront tariff for handling liquid cargo at the barge handling facility, the KPT is seen to have followed the norms prescribed in the Upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal. In this regard, it is relevant here to mention that the Upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal prescribe allocation of the total Annual Revenue Requirement (ARR) into two groups i.e. Handling charges and Miscellaneous charges. The Guidelines state that the handling charges, interalia, are inclusive of the charges for storing in tanks. In the case under reference, the KPT has segregated the capital costs, operating costs etc. relevant for handling charges and storage charges separately. As a result, it has arrived at different per tonne rate for handling and storage of various liquid cargo. Since the approach adopted by the KPT is more detailed and elaborate, it is considered in the analysis.
- (vii). Optimal Capacity of the facility:
- (a). By considering the percentage share of the liquid cargoes viz., POL and Bunker Fuel at 36.12% and Other Liquids at 63.88% and the handling rate of Liquid cargo at 1000 tonnes/hour and 300 tonnes/ hour respectively and at 70% utilisation, the KPT has arrived at the optimal capacity of the facility at 3.39 Million Metric Tonnes Per Annum.
 - (b). The percentage share of POL and Bunker Fuel at 36.12% and Other Liquids at 63.88% is reported to be based on the actuals for the same cargo during the last five years at KPT.
 - (c). The upfront tariff guidelines of 2008 prescribe handling norm for Crude, POL products, LPG/LNG and other liquids at 5000 tonnes/ hour, 1000 tonnes/ hour, 250 tonnes/ hour and 300 tonnes/ hour respectively. The handling rate for POL and Other Liquids at 1000 tonnes per hour and 300 tonnes per hour respectively is seen to be in line with the handling rates prescribed for the said cargo in the Upfront Guidelines.
- With regard to Bunker Fuel, the KPT has adopted the handling norm of 1000 tonnes per hour as prescribed for the POL in the Guidelines. When sought to justify consideration of the said handling rate for Bunker Fuel also, the KPT has sought to explain that Bunker fuel is to be considered as part of POL group of liquid items. Further, the Bunker fuel would be handled for supply to ships at mid sea through barges also and therefore, it has sought to justify the handling rate of 1000 tonnes per hour for Bunker Fuel.
- (d). Thus, the optimal capacity of the proposed Liquid cargo handling facility at 3.39 Million Metric Tonnes Per Annum at 70% utilization, as assessed by the port is relied upon.
- (viii). Though the computation of storage capacity is not required as per the guidelines for the liquid terminal, it appears that the capacity of the tank farms used for storage of the liquid cargo may have an impact on the optimal capacity considered by the port in this case. The KPT has considered the capacity for Storage Tank Farm and Bunker Storage Tank Farm at 132,000 KL and 32,500 KL respectively, reportedly based on the suggestion of the users/ industry players. This translates into around 1.48 lakh tonnes of storage capacity at 90% density of the liquid cargo at a time. With reference to the observation made by the United Liner Agencies India (Private) Ltd. (ULAIPL) that the capacity of the storage tanks is not adequate for the optimal handling capacity of 3.39 Million Tonnes, the capacity for Storage Tank Farm and Bunker Storage Tank Farm is expected to enable a turnover ratio of approximately 30, which results in a dwell time of approximately 12 days, which is in line with the prevailing market dynamics, according to KPT. Further, since there are private storage tanks in the vicinity of the port, the liquid cargo can be shifted to such private storage tanks, since the port has stated that it will not insist on storing of liquid cargo handled at the oil jetty to be necessarily stored in the tanks. Therefore, inadequacy in the storage capacity, if any, does not appear to have impact on the project model considered by the KPT.
- (ix). Capital cost:
- (a). Handling activity:
- The capital cost for the handling activity as estimated by the KPT is `94.42 crores of which `40.90 crores is estimated towards civil capital costs and the balance `53.52 crores is estimated for equipment capital costs.
- (i). Civil works:
- (a). The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the liquid cargo terminal and require the port to estimate the civil cost. The nature of the civil works proposed to be undertaken at the facility generally adheres to normative list of civil works stipulated in the guidelines for the liquid cargo terminal. The estimated civil costs relating to handling of liquid cargo to the tune of `40.90 crores pertains to Temporary Fencing Wall (Barbed Wire), Ancillary Civil Infrastructure Facilities, Approach Bridge (Size:

- 450 m x 10 m), Approach Bridge Connecting Platform (Size: 114 m x 10 m), Fire House, HMT, Crew Office and Miscellaneous cost @ 5%.
- (b). The KPT has furnished the Rate Analysis with reference to almost all the civil works. As seen from the Rate Analysis, the KPT is seen to have estimated the civil works based on its Schedule of Rates for the year 2011 and prevailing market rates. The cost for the ancillary civil infrastructure facilities to the tune of ₹10 crores has been reported to be carried out on lumpsum basis. The civil cost for the Cargo handling activity as estimated by the Port is relied upon.
- (c). Under the civil capital cost, the KPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost. Similarly, the KPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost. It may be relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The KPT instead, has separately considered the Miscellaneous cost under the respective category of Capital cost.
- (ii). Equipment costs:
- (a). To handle the liquid cargo, the KPT has envisaged deployment of two Marine Loading & Unloading Arms, and their cost, Cost of Pipe Line measuring 1.25 Km length from Jetty Terminal to Tank Farm including ancillary items, Cost of Pipe Line measuring 1.00 Km length from Jetty Terminal to Bunker Storage Farm including ancillary items. The list of equipment proposed to be deployed at the facility is generally seen to adhere to the normative list of equipment prescribed in the guidelines for the liquid cargo terminal. The Vadinar Oil Terminal Limited (VOTL) has stated that at least three unloading arms are required. In this connection, the existing position at the oil jetty, as brought out by KPT during the proceedings, shows that two loading/unloading arms for one oil jetty will be sufficient. This position has emerged out of the experience gained by the KPT. Therefore, investment in the third equipment may be infructuous and idle and thus, may burden the users.
- (b). The KPT has furnished the Rate Analysis with reference to cost of Pipelines. As seen from the Rate Analysis, the KPT is seen to have estimated the cost of Pipelines based on the prevailing market rates for cost of pipes, pipe laying, welding, sand blasting, painting, PU coating, pedestal construction cost, structure cost on approach bridge etc. the cost of Pipelines also include the cost of ancillary items for pipeline works estimated at 15% of the total piping cost. The cost of Pipelines as estimated by the Port is relied upon.
- (c). With regard to the estimated cost of Marine Loading & Unloading Arms, the KPT has stated that in the absence of non-availability of Quotations, the cost for Marine Loading & Unloading Arm has been estimated based on the suggestions with industry users/ stakeholders. It is noteworthy that the VOTL has endorsed the estimate of ₹12 crores. Since the cost of Marine Loading & Unloading Arm is as per the Feasibility Report, this Authority is inclined to consider the cost of Marine Loading & Unloading Arm as estimated by the KPT.
- (b). Berthing activity:
- (i). The KPT has estimated the capital costs relating to berthing activity to the tune of ₹57.51 crores. This estimated cost pertains to 5 nos. of Berthing Dolphins, 4 nos. of Connecting Platform, Cost of apportioned Capital Dredging, 250 T Bollards, 3 nos. of Cell Fenders, Ladder and Miscellaneous cost @ 5%.
- (ii). The KPT has furnished the Rate Analysis with reference to cost of Berthing Dolphins and Connecting Platform. As seen from the Rate Analysis, the KPT is seen to have estimated the cost of Berthing Dolphins and Connecting Platform based on its Schedule of Rates for the year 2011 and prevailing market rates.
- (iii). With regard to Capital dredging, the KPT has stated that the cost is towards carrying out dredging to achieve a draft of 13 metres in front of the proposed oil jetty and its approach area to Navigational Channel to the tune of ₹15.20 crores. The quantum of silt proposed to be dredged is estimated at 0.3958 million cu.m at the rate of ₹384/- per cu.m. The rate of ₹384/- per cu.m is reported to be based as the accepted tender in the year 2010. Further, the KPT has considered proportionate cost of Capital Dredging from Navigational Channel to Zero Panel to the tune of ₹10.55 Crores. The cost of capital dredging at ₹15.75 crores as estimated by the port is relied upon.
- (iv). The KPT has furnished documentary evidence in support of the unit rate for 250 T Bollards and Ladders and has furnished workings in support of the cost of Cell

Fenders. The cost of the above mentioned equipment which is seen to be as per the Feasibility Report is considered in the analysis, as estimated by the Port.

(v). The KPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated capital cost relating to berthing activity. Though the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost incase of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust (VPT), Coal terminal at V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Mormugao Port Trust (MOPT), multipurpose and mechanised berths at Kolkata Port Trust (KOPT), Barge handling facility to handle liquid cargo at Chennai Port Trust, this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% to meet contingencies under the Berthing Service. Keeping in view the decision taken by this Authority in the above mentioned cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the capital cost of berth is taken into account, as proposed by the port.

(c). Storage activity:

(i). POL & Other Liquid Storage Tank Farm:

The capital cost for the storage of POL & Other Liquid cargo as estimated by the KPT is ₹64.11 crores of which ₹47.36 crores is estimated towards civil capital costs and the balance ₹16.75 crores is estimated for equipment capital costs.

(a). Civil costs:

(i). The KPT has estimated the civil costs relating to storage of POL & Other Liquid cargo to the tune of ₹47.36 crores. This estimated cost pertains to Development of Tank Farm, Boundary wall, Buildings, sewerage, water supply etc. and Miscellaneous cost @ 5%.

(ii). The KPT has furnished the Rate Analysis with reference to almost all the civil works. As seen from the Rate Analysis, the KPT is seen to have estimated the civil works based on its Schedule of Rates for the year 2011 and prevailing market rates.

(iii). The civil capital costs for POL and other liquid storage tank farm is inclusive of an amount of ₹1.34 crores considered by the KPT towards recovery by KPT from the concessionaire upfront towards existing reclamation of land resulting from demolition of 240 port quarters. The KPT has also stated that the land area of 5.5 hectares on which the Tank farm is envisaged to be developed by the concessionaire is presently partly reclaimed. Since the said partly developed area could reduce the cost of the total filling to be borne by the Concessionaire, the KPT has reported to have considered an amount of ₹1.34 crores as Upfront value. It is understood from KPT that the value of ₹1.34 crore considered by KPT represents the current market value for the cost of filling up of the reclaimed land already incurred at the time of construction of the said 240 quarters on the reclaimed land. The cost of ₹1.34 Crores for the reclaimed area is reported to have been worked out by considering the prevailing Market Rates. This position is relied upon.

(iv). For the reasons stated earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the civil costs is considered, as assessed by the Port.

(b). Mechanical costs:

(i). The KPT has estimated the mechanical costs relating to storage of POL & Other Liquid cargo to the tune of ₹16.75 crores. This estimated cost pertains to mechanical cost for development of Tank Farm, Fire Fighting and Miscellaneous cost @ 5%.

(ii). Though the KPT has furnished the Rate Analysis with reference to mechanical costs, it is seen that the costs have been estimated on lumpsum basis. The VOTL and IMC Ltd. have felt that the storage tank cost is on the lower side. However, it is not supported by any analysis. We also do not have the benefit of the views of the KPT in this regard since the comments of KPT on the comments of IMC Ltd. were not received till finalization of this case. Since mechanical cost is as per the Feasibility Report, this Authority is inclined to consider the mechanical cost as estimated by the KPT.

(iii). For the reasons stated earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the mechanical cost is considered, as assessed by the Port.

(ii). Bunker Fuel Storage Tank Farm:

The capital cost for the storage of Bunker Fuel as estimated by the KPT is ₹18.87 crores of which ₹14.19 crores are estimated towards civil capital costs and the balance ₹4.68 crores are estimated for equipment capital costs.

(a). Civil costs:

(i). The KPT has estimated the civil costs relating to storage of Bunker Fuel to the tune of ₹14.19 crores. This estimated cost pertains to Development of Tank Farm, Boundary wall, Buildings, sewerage, water supply etc. and Miscellaneous cost @ 5%.

(ii). The KPT has furnished the Rate Analysis with reference to almost all the civil works. As seen from the Rate Analysis, the KPT is seen to have estimated the civil works based on its Schedule of Rates for the year 2011 and prevailing market rates.

(iii). For the reasons stated earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the civil costs is considered, as assessed by the Port.

(b). Mechanical costs:

(i). The KPT has estimated the mechanical costs relating to storage of Bunker Fuel to the tune of ₹4.68 crores. This estimated cost pertains to mechanical cost for development of Tank Farm, Fire Fighting and Miscellaneous cost @ 5%.

(ii). Though the KPT has furnished the Rate Analysis with reference to mechanical costs, it is seen that the costs have been estimated on lumpsum basis. Since the cost of mechanical costs is as per the Feasibility Report, this Authority is inclined to consider the mechanical cost as estimated by the KPT.

(iii). For the reasons stated earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the mechanical is considered, as assessed by the Port.

(x). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(xi). Operating cost:

(a). Cargo Handling activity:

(i). Power cost:

Power cost has been estimated by the port for illumination of 1.05 hectares of area (jetty area, approach, allied items) at 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹9.38 per unit.

The consumption of 240000 units per hectare per annum for illumination is as per the norms prescribed in the upfront guidelines.

The KPT has furnished the workings in support of the rate of ₹9.38 per unit. Hence, the power cost of ₹9.38 per unit as estimated by the port is considered in this analysis.

(ii). Repairs and maintenance cost is estimated at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(iii). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets by KPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(iv). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment cost and 13.91% on the cost of pipelines as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.

(v). The upfront guidelines stipulate estimation of 'other expenses' at 1% of the gross fixed assets. However, the KPT has estimated 'other expenses' at 1% of the cost of equipment alone. The other expenses' is calculated at 1% of the gross fixed assets, as stipulated in the guidelines.

(vi). Licence Fee:

The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/21/2010-COPT dated 25 March 2011 has fixed lease rentals for the lands belonging to KPT.

Licence fee has been estimated by the port for 10508 sq.m of jetty area, approach etc at the rate of ₹39.94 per sq. mtr per month based on the rates as per the existing

Scale of Rates of KPT relevant for the Category – G ‘Land of Liquid Storage Tanks situated at Old Kandla; between railway siding and leading to M/s.IFFCO and M/s. IOCL (LPG)’, after taking into account the applicable escalation factor. Similarly, licence fee has been estimated by the port for 13110 sq.m of water area at the rate of ₹19.97 per sq. mtr per month, being 50% of the rate considered applicable for the land area, as stipulated in the Land Policy Guidelines of 2010. The licence fee as estimated by the port is considered in the analysis. Incidentally, maintenance dredging cost is considered in the operating cost of berths in other cases of fixation of upfront tariff for liquid cargo berth.

- (b). Berthing activity:
 - (i). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In addition to maintenance cost, the KPT has considered insurance and depreciation while estimating the operating cost of berthing service.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation cost @ 3.34% are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.
 - (ii). Further, in the operating cost estimation for the berthing activity, there is an element of maintenance dredging cost estimated at 10% of the capital dredging cost. Since the maintenance dredging requirement as a percentage of Capital Dredging is reported to be assessed by KPT as per the model studies, the same is relied upon in the analysis.
- (c). Storage activity:
 - (i). POL and Other Liquid Tank Farm:
 - (a). Power cost:

Power cost has been estimated by the port for illumination of 4.50 hectares of backup area at 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹9.38 per unit.

The consumption of 240000 units per hectare per annum for illumination is as per the norms prescribed in the upfront guidelines.

For the reasons stated earlier, the power cost of ₹9.38 per unit as estimated by the port is considered in this analysis.
 - (ii). Repairs and maintenance cost is estimated at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
 - (iii). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets by KPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
 - (iv). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment cost and 13.91% on the cost of storage tanks as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.
 - (v). The upfront guidelines stipulate estimation of ‘other expenses’ at 1% of the gross fixed assets. The manner in which estimation of other expenses has been made remains unexplained. The ‘other expenses’ is, therefore, re-calculated at 1% of the gross fixed assets, as stipulated in the guidelines.
 - (vi). Licence Fee:

The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/21/2010-COPT dated 25 March, 2011 has fixed lease rentals for the lands belonging to KPT.

Licence fee has been estimated by the port for 45000 sq.m of backup area at the rate of ₹39.94 per sq. mtr per month based on the rates as per the existing Scale of Rates of KPT relevant for the Category – G ‘Land of Liquid Storage Tanks situated at Old Kandla; between railway siding and leading to M/s.IFFCO and M/s. IOCL (LPG)’, after taking into account the applicable escalation factor. The licence fee as estimated by the port is considered in the analysis.
 - (vii). Bunker Fuel Tank Farm:
 - (a). Power cost:

Power cost has been estimated by the port for illumination of 1 hectare of backup area at 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹9.38 per unit.

The consumption of 240000 units per hectare per annum for illumination is as per the norms prescribed in the upfront guidelines.

For the reasons stated earlier, the power cost of ₹9.38 per unit as estimated by the port is considered in this analysis.

(b) Repairs and maintenance cost is estimated at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(c) Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets by KPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(d) Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment cost and 13.91% on the cost of storage tanks as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.

(e) The upfront guidelines stipulate estimation of 'other expenses' at 1% of the gross fixed assets. The manner in which estimation of other expenses has been made remains unexplained. The 'other expenses' is, therefore, recalculated at 1% of the gross fixed assets, as stipulated in the guidelines.

(f) Licence Fee:

The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/21/2010-COPT dated 25th March, 2011 has fixed lease rentals for the lands belonging to KPT.

Licence fee has been estimated by the port for 10000 sq.m of backup area at the rate of ₹39.94 per sq. mtr per month based on the rates as per the existing Scale of Rates of KPT relevant for the Category – G 'Land of Liquid Storage Tanks situated at Old Kandla; between railway siding and leading to M/s. IFFCO and M/s. IOCL (LPG)', after taking into account the applicable escalation factor. The licence fee as estimated by the port is considered in the analysis.

(xii) The statement for fixing upfront tariff submitted by the KPT for the liquid cargo terminal has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

(a). Cargo handling activity:

(i) The annual revenue requirement for the liquid cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹27.89 crores as against ₹27.48 crores estimated by the port.

(ii) As discussed in the factual position of this note, the KPT has proposed to levy some charges for back handling of bunker fuel by barges for supply to the vessels. Considering a traffic of 50000 MT expected to be handled at the back side of the proposed oil jetty and considering 50% of its proposed rate for POL, Bunker fuel at ₹32.55 per MT i.e. ₹16.28 per MT, the KPT has arrived at the revenue to be realized from the back handling of bunker fuel at ₹8.14 lakhs. Since the estimated traffic of 50000 MT forms part of the overall optimal capacity of 3.39 MMTPA, it is logical that the revenue requirement realizable from handling 3.39 MMTPA should exclude the income of ₹8.14 lakhs to be realizable separately from back handling. Accordingly, the KPT has excluded the amount of ₹8.14 lakhs from its estimated revenue requirement from handling of ₹27.48 crores, to determine the per tonne handling rate for the various types of cargoes.

(iii) The guidelines for liquid bulk terminal stipulate apportionment of 95% of the total revenue requirement towards handling charge and 5% towards miscellaneous charge. However, the KPT has not apportioned any revenue to be generated from the Miscellaneous charges on the ground that it does not envisage to undertake any miscellaneous activities. As a result, the KPT is not seen to have proposed any miscellaneous charges. Even with reference to a request to allocate some portion of the revenue requirement towards miscellaneous charges and thereby prescribe the per tonne miscellaneous levy, KPT has stated that cost for covering exigencies like spillage, leakage of liquid cargo etc. is to be covered as an overhead and is to be spread to each tonne handled at the terminal, as every tonne handled carries the risk of such exigency.

Prescription of a consolidated per tonne rate inclusive of the levy for exigencies as proposed by the port, would result in situation where the user would be required to pay even when there is no spillage or leakage of his liquid cargo. In other words, all the users would continue to pay the same rate irrespective of whether there is spillage or not. That means, the user whose cargo is not spilled, leaked and would not avail the said services from the BOT operator in this regard, if any, would cross subsidise the user whose cargo is leaked, spilled.

Prescription of a separate rate for handling as well miscellaneous levy to cover exigencies, would result in the user paying the miscellaneous charge only if there is spillage or leakage of his liquid cargo. Also, even if the argument of the KPT that every tonne handled carries the risk of exigency, then the operator would not be put into any disadvantageous position, as he would continue to earn the required revenue albeit from two different heads of levy i.e. handling as well as miscellaneous charges. Therefore, 5% of the revenue requirement is apportioned towards Miscellaneous charges, as prescribed in the Guidelines, so as to enable prescribe a per tonne rate for miscellaneous services.

- (iv) The upfront tariff caps for the liquid cargo to be handled at the facility is arrived at by KPT by taking into account the handling rate of different types of cargo and the cargo working days of each type of cargo.
- (v) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/vessel related charges. Accordingly, the KPT has not proposed for any coastal rates for POL and Bunker Fuel and proposed concessional rates for coastal cargo of Other Liquids in line with the Government policy, assuming the share of foreign and coastal cargo as 90% and 10% respectively for 'Other Liquid' cargo. The port has clarified that the share of coastal/foreign cargo assumed by it is based on the ratio historically observed in KPT. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port incase of 'Other Liquid' cargo is relied upon in this analysis. The KPT has arrived at the handling rate for each liquid cargo with reference to their individual composition of foreign/coastal cargo to meet the estimated revenue requirement.
- (vi) For the reasons stated above, a miscellaneous levy of ₹4.11 per tonne is prescribed to cover exigencies like spillage, leakage etc.

(b) Berthing activity:

Based on the analysis explained earlier, the revenue requirement from berthing service works out to ₹13.69 crores, as estimated by the port.

Considering the average GRT of the vessels at 40625 GRT and the operating hours at 6132, the KPT has arrived at the total GRT hours. Considering the ratio of foreign and coastal vessels at 90:10, based on the prevailing trend at KPT, the port has arrived at the berth hire charge of ₹0.57 per GRT per hour for foreign going vessels.

The average GRT of vessels at 40625 GRT is based on the assumption of the port that vessels in the range of 50000 DWT to 80000 DWT would be calling the port. The conversion factor to convert DWT to GRT considered by the KPT at 62.5% is relied upon. Hence, berth hire charge of ₹0.57 per GRT per hour for foreign going vessels and ₹0.34 per GRT per hour for coastal vessels as assessed by the port is prescribed.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

(c) Storage activity:

- (i) POL and Other Liquid Storage Tank Farm:
 - (a) Based on the analysis explained earlier, the revenue requirement from POL and Other Liquid Storage Tank Farm works out to ₹19.17 crores instead of ₹19.09 crores estimated by the port.
 - (b) Considering the capacity of the Tank Farm at 132000 KL, as discussed earlier, with a density factor of 0.9, for 365 operating days at 70% utilisation, the KPT has arrived at the storage charge of ₹6.29 per tonne per day. In view of change in the Revenue Requirement, the storage charge of ₹6.31 per tonne per day has been worked out. Prescription of storage charges in terms of tonnage meets the request made by one of the users.
- (ii) Bunker Fuel Storage Tank Farm:
 - (a) Based on the analysis explained earlier, the revenue requirement from Bunker Fuel Storage Tank Farm works out to ₹5.39 crores instead of ₹5.37 crores as estimated by the port.

- (b) Considering the capacity of the Tank Farm at 32500 KL, as discussed earlier, with a density factor of 0.9, for 365 operating days at 70% utilisation, the KPT has arrived at the storage charge of ₹7.19 per tonne per day. In view of change in the Revenue Requirement, the storage charge of ₹7.21 per tonne per day has been worked out.
- (xiii) In the proposed upfront tariff schedule, the KPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign vessel, free period, port, per day, TAMP, tonne. These definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other upfront tariff cases and Scale of Rates of other major ports and private terminals.
- (xiv) The KPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, granting of rebate equivalent to berth hire charges incase of idling of Oil Vessels due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Oil Terminal or any other reasons attributable to Terminal, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates of the KPT.
- (xv) Some general conditionalities like conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a coastal vessel is also prescribed in the Upfront Schedule as has been prescribed in other Upfront tariff Schedules.
- (xvi) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc., and no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.
- (xvii) The KPT has proposed a provision to state that the handling charges prescribed shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc. The note also states that it would include unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/tankers in respect of import cargo and unloading of the cargo from the trucks/tankers at the storage tank farm in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point, loading onto the vessels and barges, which is approved.
- (xviii) The KPT has not proposed for any free days for handling the liquid cargo. As per Clause 4.5 of the tariff guidelines of 2005, the number of free days may be proposed by individual ports. Given that no users have objected to non-prescription of free days, the same is approved.
- (xix) Under the storage schedule, the common conditionalities like Storage charges to be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days, Storage charge to not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.
- (xx) The KPT has proposed a note under Storage Schedule that the demurrage charges on hazardous liquids shall be levied at double the normal rates specified in above schedule. Clause 5.7.3 stipulates prescription of Premium to the extent of 25% on handling and storage charges in case of hazardous containers/ cargo. Accordingly, the said note is modified to reflect the guideline position.
- (xxi) Under the Miscellaneous charge schedule, a note has been prescribed stating that miscellaneous charge is towards Cleaning of the area in the event of spillage, leakage.

14.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2012, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2012.

14.2. As specified in clauses 2.9.1 and 2.9.2 of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

14.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

14.4. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

14.5. The upfront tariff approved by this Authority is with reference to the handling of certain liquid cargo at the facility. If there is any change in the cargo profile, the upfront tariff will have to be reviewed.

14.6. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Kandla Port Trust. If any action is to be taken against the private operator, the Kandla Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

14.7. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kandla Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

15. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for handling POL, Bunker Fuel, Other Liquid cargo at the Oil Terminal and ship bunkering terminal at the Kandla Port Trust, which is attached as **Annex - II**.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./143/13]

ANNEX-I

Upfront Tariff Calculation for the Oil Jetty to be Developed at Kandla Port Trust

₹ In Lakhs

Sr. No.	Particulars	Revised proposal of February 2013	Estimates modified by TAMP
I	Optimal capacity		
(a)	Percentage Share of Liquid cargo:		
	- Bunker Fuel, POL (S1)	36.12%	36.12%
	- Other Liquids (S2)	63.88%	63.88%
(b)	Handling rate of Liquid cargo per day:		
	- Bunker Fuel, POL (P1)	24000	24000
	- Other Liquids (P2)	7200	7200
(c)	Optimal Quay Capacity = $0.7 * ((S1 * P1) + (S2 * P2)) * 365$	3390015	3390015
	Optimal Capacity in million tonnes / annum	3.39	3.39
II	Capital Cost		₹ in crores
A.	Cargo Handling Activity:		
(a)	Civil costs		
	Temporary Fencing Wall (Barbed Wire)	0.16	0.16
	Ancillary Civil Infrastructure Facilities	10.00	10.00
	Approach Bridge (Size: 450 m x 10 m)	18.61	18.61
	Approach Bridge Connecting Platform (Size: 114 m x 10 m)	5.79	5.79
	Fire House (Size: 10 m x 15 m)	1.33	1.33
	HMT (Size: 7 m x 7 m)	2.25	2.25
	Crew Office (Size: 12 m x 10 m)	0.81	0.81
	Miscellaneous cost @ 5%	1.95	1.95
	(a)	40.90	40.90
(b)	Equipment costs		
	Marine Loading & Unloading Arm	12.00	12.00
	Pipe Line cost from Jetty Terminal to Tank Farm (Approx. 1.25 Km length) including ancillary items	30.29	30.29
	Pipe Line cost from Jetty Terminal to Bunker Storage Farm (Approx. 1.00 Km length) including ancillary items	8.68	8.68
	Miscellaneous cost @ 5%	2.55	2.55
	(b)	53.52	53.52
	Total capital costs for the cargo handling activity	94.42	94.42
B.	Berthing activity:		
	5 nos Berthing Dolphins (Size: 24 m x 15 m)	23.15	23.15
	4 nos Connecting Platform (Size: 45 m x 15 m)	13.31	13.31
	Capital Dredging (Apportioned for BOT Operator)	15.75	15.75
	250 T Bollards	0.50	0.50
	3 Cell Fender	2.03	2.03
	Ladder	0.03	0.03
	Miscellaneous cost @ 5%	2.74	2.74
	Total capital costs for the berthing activity	57.51	57.51
C.	Storage activity:		

(i)	POL & Other Liquid Storage Tank Farm		
(a)	Civil costs		
	Development of Tank Farm (including Rs.1.34 Crores as Upfront Value for existing Land Reclamation)	37.87	37.87
	Boundary wall	2.49	2.49
	Buildings, sewerage, water supply etc	4.74	4.74
	Miscellaneous Charges @ 5%	2.26	2.26
	(a)	47.36	47.36
(b)	Mechanical Costs		
	Mechanical Cost for Development of Tank Farm	8.89	8.89
	Fire fighting equipments	7.06	7.06
	Miscellaneous Charges	0.80	0.80
	(b)	16.75	16.75
	Total capital costs for the POL & Other Liquid Storage Tank Farm	64.11	64.11
(ii)	Bunker Fuel Storage Tank Farm		
(a)	Civil costs		
	Development of Tank Farm	7.66	7.66
	Boundary wall	1.11	1.11
	Buildings, sewerage, water supply etc	4.74	4.74
	Miscellaneous Charges @ 5%	0.68	0.68
	(a)	14.19	14.19
(b)	Mechanical Costs		
	Mechanical Cost for Development of Tank Farm	2.53	2.53
	Fire fighting equipments	1.93	1.93
	Miscellaneous Charges	0.22	0.22
	(b)	4.68	4.68
	Total capital costs for the Bunker Fuel Storage Tank Farm	18.87	18.87
D	Total capital cost of the project (A + B + C)	234.91	234.91
III	Operating Cost	₹	in crores
A	Cargo handling activity:		
	(a). Power cost	0.24	0.24
	(KPT - 1.05 hectares of land * 240000 units per hectare @ Rs.9.38 per unit)		
	(TAMP - 1.05 hectares of land * 240000 units per hectare @ Rs.9.38 per unit)		
	(b). Repair & Maintenance		
	- Civil works (1% on civil costs)	0.41	0.41
	- Equipment cost (2% on Equipment costs)	1.07	1.07
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)	0.94	0.94
	(d). Depreciation		
	- Civil works (3.34% on civil costs)	1.37	1.37
	- Equipment cost (10.34% on Equipment costs)	1.30	1.30
	- Pipelines cost (13.91% on Pipeline costs)	5.69	5.69
	(e). License Fee		
	(KPT - For jetty - 10508 sq. mtrs of land * Rs.39.94 per sq.m * 12 months + for Water front - 13110 sq.mtrs. * Rs.19.97 per sq.m * 12 months)	0.82	0.82
	(TAMP - For jetty - 10508 sq. mtrs of land * Rs.39.94 per sq.m * 12 months + for Water front - 13110 sq.mtrs. * Rs.19.97 per sq.m * 12 months)		
	(f). Other Expenses (1% of Gross fixed assets)	0.54	0.94
	Operating Cost for cargo handling activity	12.37	12.78
B.	Berthing activity:		
	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth excl. dredging)	0.42	0.42
	(b). Depreciation (3.34% of total capital cost of berthing activity)	1.92	1.92
	(c). Insurance (1% of total capital cost of berthing activity)	0.58	0.58
	(d). Maintenance Dredging (10% of the capital dredging cost)	1.58	1.58
	Operating cost for the berthing activity	4.49	4.49
C.	Storage activity:		
(i)	POL & Other Liquid Storage Tank Farm		
	(a). Power cost	1.01	1.01
	(KPT - 4.5 hectares of land * 240000 units per hectare @ Rs.9.38 per unit)		
	(TAMP - 4.5 hectares of land * 240000 units per hectare @ Rs.9.38 per unit)		
	(b). Repair & Maintenance		

	- Civil works (1% on civil costs)	0.47	0.47
	- Equipment cost (2% on Equipment costs)	0.34	0.33
(c).	Insurance (1% on Gross fixed assets)	0.64	0.64
(d).	Depreciation		
	- Civil works (3.34% on civil costs)	1.58	1.58
	- Equipment cost (10.34% on Equipment costs)	0.77	0.77
	- Storage tank cost (13.91% on Pipeline costs)	1.30	1.30
(e).	License Fee	2.16	2.16
	(KPT - 45000 sq. mtrs of land * Rs.39.94 per sq.m * 12 months)		
	(TAMP - 45000 sq. mtrs of land * Rs.39.94 per sq.m * 12 months)		
(f).	Other Expenses (1% of Gross fixed assets)	0.57	0.64
	Operating cost for the POL & Other Liquid Storage Tank Farm	8.84	8.91
(ii)	Bunker Fuel Storage Tank Farm		
(a).	Power cost	0.23	0.23
	(KPT - 1 hectare of land * 240000 units per hectare @ Rs.9.38 per unit)		
	(TAMP - 1 hectare of land * 240000 units per hectare @ Rs.9.38 per unit)		
(b).	Repair & Maintenance		
	- Civil works (1% on civil costs)	0.14	0.14
	- Equipment cost (2% on Equipment costs)	0.09	0.09
(c).	Insurance (1% on Gross fixed assets)	0.19	0.19
(d).	Depreciation		
	- Civil works (3.34% on civil costs)	0.47	0.47
	- Equipment cost (10.34% on Equipment costs)	0.21	0.21
	- Storage tank cost (13.91% on Pipeline costs)	0.37	0.37
(e).	License Fee	0.48	0.48
	(KPT - 10000 sq. mtrs of land * Rs.39.94 per sq.m * 12 months)		
	(TAMP - 10000 sq. mtrs of land * Rs.39.94 per sq.m * 12 months)		
(f).	Other Expenses (1% of Gross fixed assets)	0.17	0.19
	Operating cost for the Bunker Fuel Storage Tank Farm	2.35	2.37
IV	Estimated Revenue Requirement & upfront tariff		
A.	Cargo handling activity:		
(i).	Estimated Revenue Requirement		
(a).	Total Operating Cost	12.37	12.78
(b).	Return on capital Employed @ 16%	15.11	15.11
(c).	Total Revenue requirement from liquid handling activity	27.48	27.89
(ii).	Apportionment of Revenue Requirement		
(a).	Liquid Handling Charges (KPT - 100% of ARR, TAMP - 95% of ARR)	27.48	26.49
(b).	Miscellaneous Charge (KPT - 0% of ARR, TAMP - 5% of ARR)	0.00	1.39
(c).	Total Revenue requirement from liquid handling activity	27.48	27.89
(iii).	Liquid Handling charge		
(a).	Liquid Handling Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in crores) (excluding back handlign operations)	27.40	26.42
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	3.39	3.39
	- Per tonne handling rate (in Rs.)		
	- Bunker Fuel, POL	32.45	31.29
	- Other liquid	112.68	108.64
(b).	Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in crores)	0.00	1.39
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	0.00	3.39
	- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)	0.00	4.11
(c).	Rate for back handling operations	16.23	15.65
B.	Storage activity:		
(i).	POL & Other Liquid Storage Tank Farm		
	Estimated Revenue Requirement		
(a).	Total Operating Cost	8.84	8.91
(b).	Return on capital Employed @ 16%	10.26	10.26
(c).	Total Revenue requirement from storage activity	19.09	19.17
	Capacity of Tank Farm in KL	132000	132000
	No. of operating days	365	365
	Optimal utilisation	70%	70%
	Storage charge per tonne per day (in Rupees)	6.29	6.31
	Storage charge per tonne per month (in Rupees)	188.72	189.42

(ii).	Bunker Fuel Storage Tank Farm		
	Estimated Revenue Requirement		
	(a). Total Operating Cost	2.35	2.37
	(b). Return on capital Employed @ 16%	3.02	3.02
	(c). Total Revenue requirement from storage activity	5.37	5.39
	Capacity of Tank Farm in KL	32500	32500
	No. of operating days	365	365
	Optimal utilisation	70%	70%
	Storage charge per tonne per day (in Rupees)	7.19	7.21
	Storage charge per tonne per month (in Rupees)	215.60	216.33
C.	BERTH HIRE CHARGES		
	(a) Operating cost	4.49	4.49
	(b) Return on capital Employed @ 16%	9.20	9.20
	(c) Total Revenue requirement from Berthing services	13.69	13.69
	Berth hire Charge (Rate per GRT per hour) in ` for foreign going vessels	0.57	0.57
	Berth hire Charge (Rate per GRT per hour) in ` for coastal vessels	0.34	0.34

Berth Hire Calculation:

Sr. No.	Particulars	Unit	As given by KPT	As modified by us
i.	No. of Vessel	No.	1	1
ii.	Average GRT of the Vessel	Tonnes	40625	40625
iii.	No. of hours at the jetty	Tonnes	6132	6132
iv.	Total GRT hours (ii * iii)	GRT hours	249112500	249112500
	- Foreign (90%)	GRT hours	224201250	224201250
	- Coastal (10%)	GRT hours	24911250	24911250
v.	Revenue Requirement	Rs. in crores	13.69	13.69
vi.	Berth hire charge for foreign going vessels	Rs. per GRT per hour	0.57	0.57
vii.	Berth hire charge for coastal vessels	Rs. Per GRT per hour	0.34	0.34

Annex - II**KANDLA PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR THE OIL JETTY TO HANDLE LIQUID CARGO AND SHIP BUNKERING TERMINAL AT OLD KANDLA****Definitions**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- i. "**Coastal Vessel**" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority
- ii. "**Foreign Vessel**" means any vessel other than a coastal vessel
- iii. "**Free period**" shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days
- iv. "**Port**" shall mean Kandla Port Trust
- v. "**Per day**" means per calendar day unless otherwise stated
- vi. "**TAMP**" shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.
- vii. "**Tonne**" shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

1.1. General Terms and Conditions

- i. Interest on delayed payments / refunds:
 - a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

- ii. All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- iii. Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.
- iv. In case a Oil Vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Oil Terminal or any other reasons attributable to Terminal, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concessionaire accrued during the period of idling of vessels shall be allowed by Concessionaire.
- v. The status of the Vessel as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "Coastal" or foreign-going" for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this propose.
- vi.
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- vii.
 - (a). The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- viii. The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts. The terminal operator may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP

2. Berth Hire Charges:

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Foreign going Vessels	`0.57 per GRT per hour
Coastal Vessels	`0.34 per GRT per hour

Notes:

- i. The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- ii. Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc,
- iii. No berth hire shall be levied for the period when the barge idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.

3. Cargo Handling Charges:

3.1 Calculation of Tariff for the handling of Liquid cargo at Oil Jetty at Old Kandla Port

The liquid cargo handling charges at Oil Jetty shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

Description / Cargo	Tariff in ₹ per MT
Bunker Fuel and POL (Both foreign and coastal)	31.29
Other Liquid (Foreign traffic)	108.64
Other Liquid (Coastal traffic)	65.18

Note:

The cargo handling charges shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc.

- i. unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/tankers in respect of import cargo and
- ii. unloading of the cargo from the trucks/tankers at the storage tank farm in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point, loading onto the vessels and barges.
- iii. Tariff for Bunker Fuels to be handled at back side of the Jetty through barges would be charged at 50% of the above rate applicable for "Bunkering Fuel and POL" category.

4. Storage Charges:

The storage charges for the cargo stored in the tank farm shall be as below:

(A) For Import & Export

	(Rate in ₹ per MT per day)
Liquid Tank Farm	6.31
Bunker Fuel Tank Farm	7.21

(B) For Import & Export

Description / Cargo	(Rate in ₹ per MT per Month) Tariff
Liquid Tank Farm	189.42
Bunker Fuel Tank Farm	216.33

Note:

- i. No free days shall be allowed for any type of cargo.
- ii. The demurrage charges on hazardous liquids shall be levied at 1.25 times the normal rates specified in above schedule.
- iii. Storage charges shall be payable for all days including Terminal's nonworking days and Customs notified holidays for stay of cargo.
- iv. Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. Miscellaneous Charges

A rate of ₹4.11 per MT is to be levied towards Cleaning of the area in the event of spillage, leakage.

6. General Note to Section 2 to 5 Above

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.